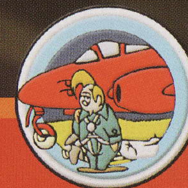
Serie Fuerza Aérea # 12

Gloster Meteor





JORGE F. NÚÑEZ PADÍN



Gloster Meteor FMk.4 I-043 (ex G-5-143)
Comando Aéreo Revolucionario.
IAME(Córdoba), Septiembre de 1955.





Gloster Meteor FMk.III I-009(ex RAF EE392)
Moreton Valence (Haresfield), Julio 1947.

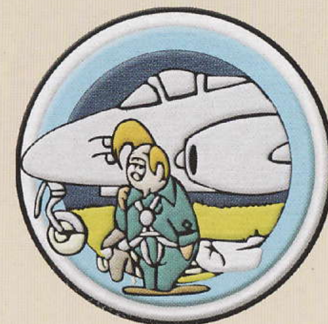


Gloster Meteor FMk.4 I-054 (ex G-5-154)
Regimiento 4 de Caza Interceptora/VIº Brigada Aérea. Base Aérea Militar Tandil(Buenos Aires).
El 21 de Septiembre de 1950 piloteado por el Jefe de Escuadrón Capitán Jorge Martínez Zuviría efectuó un vuelo como biplaza con el Suboficial Barbero.

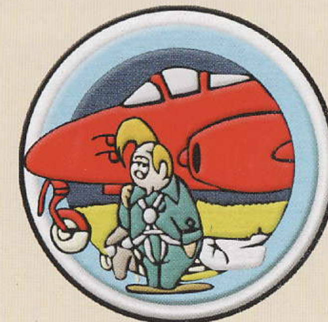
Gloster Meteor FMk.4 (ex RAF Meteor EE527) C-027 magníficamente restaurado por el Área Material Rio Cuarto y preservado en el Museo Interfuerzas Santa Romana. Justo Daract, 16 de Diciembre de 2006 (Jorge F. Núñez Padín).

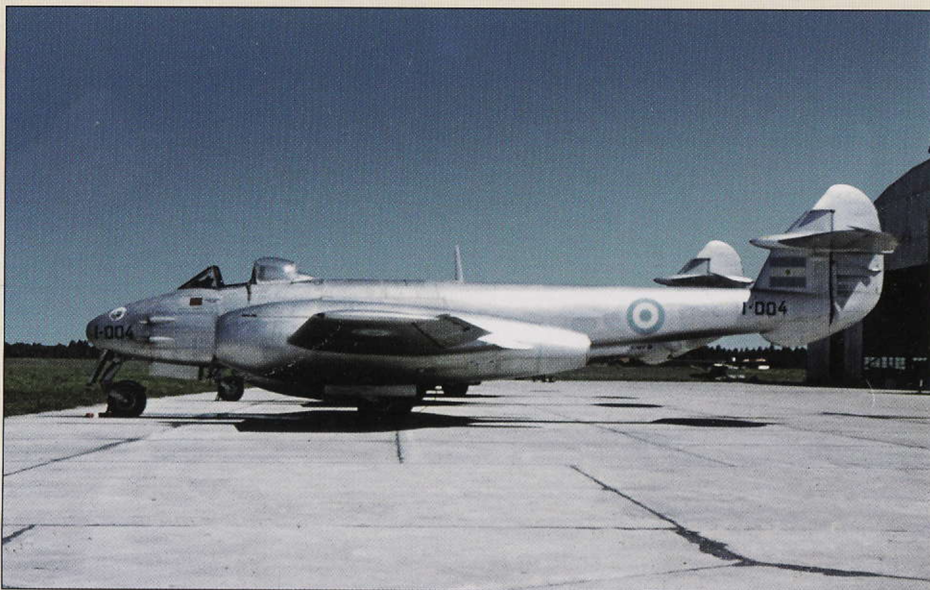
Serie Fuerza Aérea # 12
GLOSTER METEOR

JORGE FÉLIX NÚÑEZ PADÍN / ABRIL 2007





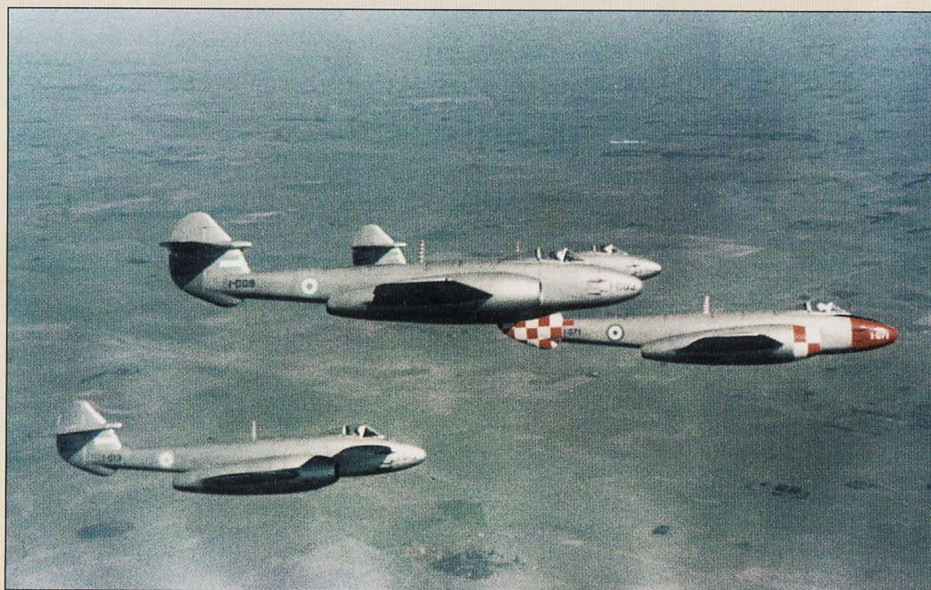




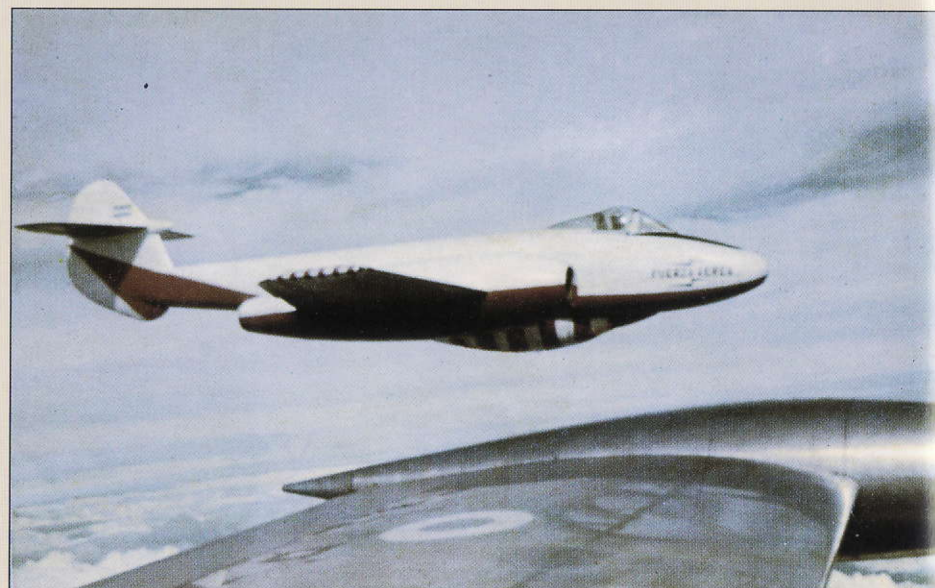
Gloster Meteor FMk.4 I-004 estacionado frente al hangar de Fuerza Aérea en el aeropuerto Camet de Mar del Plata, en Noviembre de 1952(Ciro Benito)



Meteor FMk.4 I-015. Aeropuerto Camet de Mar del Plata, Noviembre de 1952 (Ciro Benito)



Escuadrilla de Gloster Meteor FMk.4 del Grupo 3,liderada por el I-071 pintado con vivos rojos y blancos.La imagen data de Noviembre de 1957, fecha a partir de la cual comenzó la practica de pintar marcas distintivas de alta visibilidad en los Meteor.(Colección Jorge Núñez Padin)



Gloster Meteor FMk.4 de la Escuadrilla 46 fotografiado desde el MS-760 Paris E-234, durante un vuelo de traslado en 1962. (Colección Jorge Núñez Padin).

PROLOGO

"Ustedes creen que han tocado el cielo con las manos? Pues si, lo han hecho. Porque nunca antes, once Alfereces recién egresados fueron destinados a volar el Gloster Meteor y menos en el Grupo 3 de Caza Interceptora."

Con estas palabras nos recibía el Comodoro Raul Balestrini Jefe de la VII° Brigada Aérea en Morón aquella soleada mañana de Febrero de 1957. Nosotros, jóvenes Alfereces con veintidós años y 280 horas bien voladas en la EAM, casi no podíamos creer que integráramos una de las dos únicas unidades dotadas con los famosos Gloster Meteor; donde el rugir de las turbinas y el olor del JP4 eran parte inseparable del ambiente que nos rodeaba. Tres meses después, luego de un intenso entrenamiento en Fiat G.46 y de una minuciosa instrucción teórica y técnica, finalmente salimos realmente solos, sin ladero. Aún recuerdo dos sensaciones inolvidables, que en aquellos años únicamente el piloto de Gloster podía experimentar en su primer vuelo. Primero sentirse pegado al respaldo del asiento durante todo el decolaje, por la potente aceleración tras soltar los frenos y liberar los 3000 Kg de empuje de las turbinas Rolls- Royce. Luego en suave viraje, la visión de un ascenso a 3500 metros en solo noventa segundos. Era un formidable y robusto jet capaz de alcanzar los 950 Km/H y superar los 13000 metros de altura. Todo un Formula Uno del aire y nosotros sus privilegiados pilotos.

El Gloster Meteor era eso y mucho mas.En aquellos años ,volar temas de cuarenta y cinco minutos de combate entre secciones, significaba bajar del avión aun en pleno Invierno, transpirados de pies a cabeza por los esfuerzos físicos para maniobrar sus comandos directos(sin servos) a 700/800 Km/H tirando Gs y palpitando la visión negra, para quitarnos un avión de la cola o mantener al otro en la mira; mientras la mascara de oxigeno suministraba el flujo vital para alimentar el torrente sanguíneo cargado de adrenalina. Éramos los"Top Gun" de los años cincuenta, que con gran entusiasmo compartíamos las criticas post-vuelo, donde a falta de fotos, la discusión en tierra pretendía ganar el combate empatado en el aire.

En Noviembre de 1957 durante una exhibición aérea en Buenos Aires, actuó la famosa escuadrilla acrobática "Thunderbirds"con sus aviones F-100 Super Sabre. Luego de una demostración impecable, hizo lo propio la escuadrilla de Gloster Meteor. Tuve el privilegio de ver cuando el solista Capitán Carus a bordo del I-056, al final de su decolaje comenzó un tonel y antes de terminar la pista, pasó invertido a seis metros sobre el público que estalló de asombro. Fue algo inolvidable e irrepetible por la comparación casi simultánea de ambas escuadrillas que no se sacaron diferencias, pese a la gran ventaja de los servo-comandos y la post-combustión del supersónico F-100. El jefe de la delegación norteamericana General Emrick expresó "Sería un honor, tener estos pilotos bajo mi mando". ¡Y esos eran nuestros instructores en el Grupo 3 de Caza!, pensé entonces, orgulloso de mis escasas setenta horas en el Gloster.

Las prácticas semanales de tiro aire-tierra con cañones de veinte milímetros en Campo de Mayo, eran otra prueba de habilidad y concentración en el pilotaje del Gloster. En los años cincuenta nos conformábamos con lograr un 10% de impactos sobre el pequeño blanco de 3 x 2, pues en realidad equivalían a inmovilizar un blindado. Pero con las nuevas técnicas aportadas por los F-86F Sabre a comienzos de los sesenta, se armonizaron mejor los cañones y la efectividad se multiplicó alcanzando el 70% como lo atestiguan los promedios registrados en los concursos de tiro. Lamentablemente en aquellas décadas, de tanta inestabilidad política, por su definitorio poder de fuego y efectividad, las unidades de Gloster Meteor eran siempre consultadas y muy consideradas para lanzar o abortar algún movimiento sedicioso. Los pilotos e ingenieros de este sistema de armas, permanentemente pensaban la forma de incrementar su capacidad operativa. Así cuando al Grupo Aéreo se le asignaron las tareas de caza-bombardero al Gloster se le incorporaron coheteras, portabombas, cámara fotográfica, radio-goniómetro, tanques suplementarios y se elevó de 200 a 250 la cantidad de proyectiles para cada uno de sus cuatro cañones. Los impactos de una sola ráfaga de esa munición perforante y explosiva eran suficientes para partir en dos un camión de cuarenta toneladas.

Pero siempre estaba la voz sabia del viejo cazador Comodoro José Gonzalez Castro, que nos recordaba la primordial tarea del Gloster Meteor como interceptor.Consecuente-mente este fue el principal medio aéreo para actuar en la intercepción y el Grupo de Vigilancia Aérea en Merlo, eran sus ojos a la distancia para detectar a los posibles incursotes. Por eso los frecuentes ejercicios con los Avro Lincoln como enemigos, nos llevaban largas horas de alerta sentados en las cabinas esperando el momento de salir a interceptarlos guiados por los operadores desde las pantallas del radar. Esto se comple-mentaba con prácticas de tiro aire-aire en Mar Chiquita, uno de los adiestramientos mas complejos que he conocido como piloto de combate. El tiro aire-aire en escuadrilla era un verdadero ballet aéreo de cuatro aviones evolucionando dentro de un cubo espacial de mil quinientos metros de lado, desplazándose a los 300 Km./H que volaba el MS-760 Paris remolcador de manga; con cada avión posicionado en uno de sus vértices.

Luego en tierra, vendría el relevamiento de la manga con la asignación de los impactos según el color de la munición pintada.Todo un ritual con el juicio inapelable del oficial de armamento quien, cual máximo gurù con su lupa en mano, ampliaba cada impacto sentenciando:" rojo, verde, negro, azul, rojo, amarillo,...".

En Noviembre de 1959 el Grupo 3 de Caza Bombardeo realizó el histórico operativo "Soberanía" consistente en un raid desde Morón a Rio Gallegos, con escalas en Comandante Espora, Viedma y Comodoro Rivadavia. Desde Gallegos, se hicieron navegaciones de máximo alcance hacia el Sur y hacia el Oeste, soportando temperaturas de hasta -50° C apenas atenuada por la precaria calefacción del Meteor a seis mil metros de altura. También se hizo una demostración de tiro sobre la ría de Gallegos. Por primera vez se habían escuchado las turbinas de un avión en la Patagonia. Este operativo se repitió al año siguiente con el Grupo CB2; mientras nuestro CB3 volaba a Salta con escalas en Rio Cuarto, Córdoba y Tucumán, cumpliendo navegaciones sobre los límites de Chile y Bolivia.

Durante los veintitrés años de vida en el pais, el Gloster Meteor , primer caza a reacción argentino, fue vanguardia tecnológica y forjador de una estirpe de cazadores, que luego se prolongaría en los pilotos fundadores de los grupos aéreos de Sabre, Skyhawk y Mirage, en donde se continua escuchando el canto de combate nacido en la sala de pilotos de Morón "Y no hay quien pueda, Y no hay quien pueda, con la gente cazadora".Síntesis de un espíritu de lucha y una actitud lista para emprender la misión que se ordene en defensa de la Nación.

Agradezco al Ing. Jorge F. Nuñez Padin la deferencia que me ha brindado al invitarme a desarrollar el prólogo de esta edición; y lo felicito junto a Javier Ruberto por la voluntad, constancia y profesionalidad que han dedicado a la prolija elaboración de tan destacado documento. El que resaltará más aún, la gloriosa existencia de este avión en la historia de nuestra Fuerza Aérea.

Brigadier Mayor (R) Héctor Destri

Paraná , Enero 2007.

Brigadier Mayor(R) Héctor Destri

Egreso en Diciembre de 1956 de la Escuela de Aviación Militar como Alférez Aviador Militar , siendo .destinado al Grupo 3 de Caza Interceptora de la VII° Brigada en la BAM Morón, acumulando 800 horas de vuelo en el Gloster Meteor. Transferido en Febrero de 1964 al Grupo 1 de Caza Bombardeo volando F-86F Sabre,hasta el año 1966 cuando es destinado a servir el Grupo Halcón ,trasladando en vuelo los primeros A-4P Skyhawk. Destinado en el Grupo 5 de Caza Bombardeo hasta 1969. Observador Militar de la ONU en Medio Oriente entre 1973 a 1975. Jefe de Escuadrón del Grupo 5 entre 1976 a 1978. Transferido posteriormente al Comando de Instrucción. Jefe de la Base Aérea Militar Malvinas, durante la guerra del Atlántico Sur. Agregado Aéreo y Naval en Moscú entre 1983 y 1984. Jefe de la V° Brigada Aérea en 1985. Promovido al grado de Brigadier en 1986 como Jefe de Estado Mayor. Promovido al grado de Brigadier Mayor y designado Comandante de Material. Paso a retiro en 1989. Durante su carrera acumuló 4000 horas de vuelo, 2500 de ellas a bordo de aviones Meteor FMk.4, F-86F Sabre y A-4P/C Skyhawk.Condecoracion de las Naciones Unidas. Recibió otorgada por el Congreso de la Nación y la distinción de la Fuerza Aérea por su actuación en la Guerra de Malvinas.

HISTORIA

Los primeros encuentros realizados entre partes se efectuaron dentro de la mayor reserva , tanta que hasta el día de hoy jamás habían trascendido. Es que las conversaciones giraban nada menos que a la transferencia del más avanzado sistema de armas aéreo de la época y que daría lugar a fricciones entre las dos mayores potencias occidentales y únicas usuarias de esta tecnología (Inglaterra y Estados Unidos) , sobre la conveniencia o no de permitir esta operación. El resultado fue un pre-acuerdo secreto firmado el 26 de Enero de 1946 en la sede del Instituto Aerotécnico en la ciudad de Córdoba , por el Jefe del Cuartel Maestre General Comodoro Pablo Casazza junto al Director del Instituto Aerotècnico Vicecomodoro Juan San Martin .El Air Chief Marshall Sir Keith Park lo hizo en representación del gobierno ingles ademàs de los señores Arthur E. Livock y Alexander Dobbie Scotland representantes del conglomerado Hawker-Siddeley Aircraft Group .

El documento acordaba las bases para una transacción que incluía nada menos que cuatrocientos cazas Gloster Meteor y treinta bombarderos pesados Avro Lincoln por un monto estimado de quince millones de libras esterlinas, una cifra fabulosa para la época. Los aviones involucrados debían ser equivalentes -incluyendo todas las mejoras- a los utilizados por la Royal Air Force, comprometiéndose el grupo Hawker Siddeley a instalar una línea de montaje en Argentina. El ambicioso proyecto establecía la entrega de ochenta monoplazas Gloster G.41F Meteor y veinte biplazas (identificados como "dual-control Meteor" y que por entonces existían en el tablero de diseño) a un costo unitario de 30000 y 33500 libras esterlinas respectivamente, dentro de un periodo de doce meses a contar de la firma del contrato definitivo. Un segundo lote de cien Meteor seria entregado bajo la forma de kits para su montaje en el país, en tanto que los restantes doscientos aparatos serian construidos localmente con algunos componentes importados. El pago de los aviones debía hacerse efectivo con una combinación de libras esterlinas y pesos argentinos. Producto de estas negociaciones, el 1° Teniente Guillermo Ruzzo, integrante de la Agregaduría Aeronáutica en Inglaterra, fue autorizado a realizar vuelos de evaluación del Gloster Meteor.



Presentación del Gloster Meteor FMk.4 en terrenos del Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires, en Mayo de 1947, causo sensación entre el publico concurrente (Archivo General de la Nación).

El 10 de Julio se efectuaron dos vuelos a bordo del Meteor FMk. III EE286, por lo cual se convirtió en el primer aviador militar argentino en volar un reactor. Un nuevo vuelo se concreto con fecha 9 de Octubre de 1946.

Como se mencionara anteriormente, al tomar conocimiento Estados Unidos de esta posible transacción, presionó fuertemente al gobierno ingles intentando retrasar y evitar que la misma se llevara a cabo. A pesar de todo se formalizo con fecha del 7 de Mayo de 1947 un contrato , aunque sustancialmente menor a lo pactado, entre el gobierno argentino con el grupo Hawker Siddeley representada por su agente ,la empresa Evans, Thornton & Cia S.A. Se adquieren así un centenar de aviones Gloster Meteor FMk.IV al precio de 67,5 millones de pesos –incluidos repuestos- operación que seria financiado por el IAPI(1). Los aviones debían ser nuevos de fábrica estipulándose que estos no podrían ser transferidos ni vendidos a un tercer país. La recepción de los aviones tendría lugar en la ciudad de Buenos Aires siguiendo los protocolos de aceptación del Air Registration Board , que especificaban la realización de un vuelo de prueba. Se obligaba además a poner en condiciones para una nueva aceptación, todos aquellos que fueran rechazados. En el capitulo de las entregas, se mencionaba la entrega del total en seis tandas, la primera compuesta por doce aviones debía estar disponible para el día 31 de Mayo de 1947; de acuerdo al contrato, la entrega del lote final se pactó para Septiembre de 1948. Adicionalmente se formalizaron importantes contratos adicionales por la compra de 496 cañones Hispano Suiza mas repuestos por 9,24 millones de pesos y otro para la compra de munición de 20 mm por una cifra de 7,57 millones de pesos. Al mismo tiempo y en otro suceso



El Suboficial Aux. Alberto Murillo en la cabina del I-009 uno de los raros Meteor FMk.III utilizados por la Fuerza Aérea Argentina para el adiestramiento de pilotos en Inglaterra. Tras el mástil de la antena del equipo de radio, se observa la antena del IFF Type R.3121 que no fue utilizado en el país. Moreton Valence (Haresfield). Julio 1947.

prácticamente desconocido consta un contrato por la licencia de los reactores Rolls-Royce Derwent que significó una erogación de nada menos que 34,44 millones de pesos, que terminaría de pagarse en el año 1956(2)

El 12 de Mayo de 1947 fue convocado el personal que integraría la comisión encargada de recibir el material en Inglaterra: 1° Teniente Ricardo Favre, Tenientes Vedannia Mannuwal, Jorge Martinez Subiria y Oscar Romano y los Alfereces Armando Bernasconi, Lorenzo Bravo, Gert Kleissen, Carlos Pastor, Jorge Rangugni y Luis Valoni además de diez suboficiales especialistas todos al mando del Capitán Adolfo Soto. Apenas una semana después de firmado el contrato, este grupo partía hacia Londres, donde fue aguardado el Comodoro Rodolfo P. Otero de la Comisión de Adquicisiones Aeronáuticas en Europa y por el Capitán McLoughlin Agregado Aéreo Argentino en Inglaterra. Por esos días el Teniente Edmundo Weiss tuvo oportunidad de realizar una evaluacion en vuelo del Meteor FMk.4.

El programa de entrenamiento en vuelo comenzó con prácticas de aterrizaje en aviones bimotores Airspeed AS.10 Oxford y Avro Anson además de DeHavilland DH.104 Dove provisto con tren de aterrizaje triciclo, teniendo como base al aeródromo de Moreton Valence(Haresfield). Luego de una introducción teòrica en aspectos tecnicos del Meteor, se desarrollo la fase de adiestramiento en vuelo entre el 17 de Junio hasta el 4 de Julio , bastante poco por cierto para un avión de tecnología desconocida para los tripulantes argentinos y para casi todo el mundo .Algunos pocos vuelos iniciales se habrían realizado en Meteor FMk.III de la Royal Air Force, completandose el proceso en aviones propios matriculados I-007 a -012. Sin embargo contra lo reportado hasta el momento, estos habrían sido también Gloster G.41E Meteor FMk.III ya que un total de doce aeronaves de este modelo -equipados con nacelas extendidas- fueron entregadas al gobierno argentino según documenta el investigador ingles Bruce Robertson (3). Estos aviones fueron dados de alta en Inglaterra el día 6 de Junio para ser exclusivamente utilizados en la instrucción de los Aviadores Militares en comisión en Inglaterra. Según consta en la planilla "Existencias y Estados del Material" al 31.12.47 de la Fuerza Aérea ... "Luego de cumplido ese cometido (el de instrucción de los aviadores militares) fueron dados de baja." (con fecha 8 de Agosto de 1947). Por esta razón las matriculas I-007 al -012 fueron utilizadas dos veces para identificar a diferentes Meteor. El plan de adiestramiento intensivo y ajustado en los tiempos se limito a una etapa bàsica bajo la direccion de pilotos de prueba de la Gloster. Los temas relacionados a la instrucción avanzada asi como las doctrinas y tècnicas operativas quedaron fuera por tener carácter secreto. Es interesante notar la baja edad y escasa experiencia de vuelo de la mayoria de los pilotos enviados a Inglaterra, quienes ademas debieron sortear las dificultades que presentaba la barrera idiomàtica, pesar de lo cual se desarrollo todo el programa de adiestramiento sin ningun tipo de incidente. Mientras tanto el grupo de suboficiales recibió instrucción en: operación y mantenimiento, montaje y reparación de célula, motores, armamento y sistemas varios.

Poco días después de firmado el contrato, las autoridades argentinas solicitaron que se adelantara la entrega del lote inicial prevista para el 31 de Mayo a fin de disponer de los mismos durante los festejos programados para el Día de la Independencia. Los seis primeros Meteor arribaron encajonados al puerto de Buenos Aires a principios de Julio acompañados por una delegación de veintisiete técnicos encabezada por Vick Hewlet. Para ensamble de los aviones se utilizó el hangar de la Corporación Sudamericana de Servicios Aèreos en Puerto Nuevo .y su puesta en servicio se realizò dentro del mismo predio de Puerto Nuevo. El Miércoles 9 de Julio algunos Meteor sin ningun tipo de identificación son expuestos al publico en terrenos del actual Aeroparque. A las 11:00 Hrs del 11 de Julio de 1947 el Meteor I-005 utilizando el

empedrado de la calle Edison como pista, despego al mando del piloto el Sqdn Ldr(Ret) Bill Waterton, efectuando el traslado del mismo hacia Ezeiza tras sobrevolar Paseo Colon, la Casa Rosada y el edificio del Congreso. De tal forma se cumplió el primer vuelo de un reactor en toda Latinoamérica, que fue nota central al día siguiente en los diarios de la Capital Federal. El 15 de Julio fue trasladado el último de los seis Meteor hacia Ezeiza, ocasión en que el Alferez Vedania Mannuwal realizó el primer vuelo de un reactor en el país con tripulación nacional.

El 19 de Julio se efectuó la presentación en publico cuando durante el desfile del Dia de la Independencia en Capital Federal, el Capitán Adolfo Soto realizo repetidos pasajes fuera del programa oficial transformandose en la atracción principal del publico presente. En ocasión de la Semana de Aeronáutica los Gloster Meteor I-003 y -006 fueron expuestos en la Avenida 9 de Julio por espacio de casi dos meses, desde el 7 de Septiembre al 30 de Noviembre. Luego de recibido el lote inicial los trabajos de montaje y puesta en servicio pasaron a efectuarse en El Palomar a cargo del Capitán Victor Acuña; en tanto que los vuelos de aceptación los efectuaban los pilotos ingleses Bill Waterton y Digby Cotes-Preedy. Durante los meses restantes de 1947 la actividad de vuelo estuvo sostenida por solamente cuatro Meteor; en el cual la unica novedad fuè la rotura de un alabe del motor n°3448 del Meteor I-005 , el que fue cambiado entre el 10 al 14 de Noviembre . En total se completaron 148,40 horas de vuelo a lo largo de 1947. Mientras tanto en la ciudad de Tandil, con fecha 25 de Agosto la prensa publicó con carácter de primicia que "...Antes de un mes volara sobre nuestra ciudad la nueva escuadrilla de aviones de propulsión a chorro"...". Para el 3 de Diciembre de 1947 fue activado el Regimiento 4 de Caza Interceptora con destino en la Base Aérea Tandil, con una dotación nominal de doce aviones los que quedaron a las órdenes del Comandante Jorge Craig. La primera aeronave en arribar fue el De Havilland DH-104 Dove T-57 , que sería utilizado para adaptar a los nuevos pilotos al empleo de aviones bimotores de tren triciclo. Recién el 20 de Febrero de 1948 el I-010 tripulado por el Capitán Soto inaugura Tandil. La Orden Reservada n°22 del 3 de Marzo de 1948, establecía la primera asignación de ocho Gloster(I-01,-02,-03,-04,-05,-06,-10 y -16)con destino al Regimiento 4 de Caza Interceptora. La actividad se desarrollo



Alistamiento del Gloster Meteor FMk.4 I-005(ex RA390), momentos previos a ejecutar su vuelo de aceptación al mando del Sqdn Ldr. (Ret) Bill Waterton, 11 de Julio de 1947, que se convertiría en el primer vuelo de un reactor en el país (Archivo General de la Nación n° 172686).

INCORPORACIÓN DE REACTORES EN LA AVIACIÓN MILITAR SUDAMERICANA:

AÑO	PAIS	FUERZA	AERONAVE	CANTIDAD
1947	Argentina	Fuerza Aérea Argentina	Gloster Meteor FMk.4	100
1952	Venezuela	Fuerza Aérea Venezolana	DeHavilland Vampire FBMk.5	24
1953	Brasil	Forca Aerea Brasileira	Gloster Meteor FMk.8	60
1954	Ecuador	Fuerza Aérea Ecuatoriana	Gloster Meteor FRMk.9	12
1954	Chile	Fuerza Aérea de Chile	DeHavilland Vampire TMk.55	5
1954	Colombia	Fuerza Aérea Colombiana	Lockheed T-33A Shooting Star	6
1955	Perù	Fuerza Aérea Peruana	North American F-86F Sabre	15
1956	Uruguay	Fuerza Aérea Uruguaya	Lockheed T-33A Shooting Star	4
1958	Argentina	Aviación Naval Argentina	Grumman F9F-2B Panther	24
1973	Bolivia	Fuerza Aérea Boliviana	Canadair T-33A Mk.III	15
1980	Paraguay	Fuerza Aérea Paraguaya	Embraer EMB-326GB Xavante	9



Gloster Meteor FMk.4 del Regimiento 6 de Caza Interceptora , desplegados en la Base Aeronaval Comandante Espora durante Octubre de 1949, para efectuar prácticas de tiro con cañón en el polígono de Bahía Tejada (vía Marcelo W. Miranda).

inicialmente en forma precaria, dada las condiciones mínimas que ofrecía Tandil: carencia de torre de control, tanques de combustible, hangares, depósitos, etc. Tampoco estaba organizada la logística de aprovisionamiento de repuestos, lo que obligo en poco tiempo a recurrir a la canibalizacion progresiva de algunos aviones. Aquellos que quedaban parcialmente desguazados, permanecían a la intemperie -sin mayor protección que el engrasado de partes para atenuar el proceso de corrosión- lo cual no era por cierto recomendable. Por otra parte el reactor tenía un ciclo entre inspecciones muy reducido, lo cual hizo mermar en los primeros meses la línea de vuelo del Regimiento 4.Para mantener la actividad de instrucción se debió recurrir el 21 de Julio de 1948 a la asignación de seis Curtiss Hawk 75-0(matriculas C-606,-609,-630.-632,-638 y-646) en Tandil provenientes del Regimiento 2 de Caza. La situación se normalizó recién hacia el mes de Diciembre, cuando el Regimiento 4 alcanzó una asignación teórica de al menos cuarenta y un Gloster Meteor. Con fecha 15 de Marzo de 1949 Tandil se transforma en la sede de la VI° Brigada Aérea al mando del Vicecomodoro Virgilio Del Bosco y poco después se dispuso la creación de una nueva unidad el Regimiento 6 de Caza Interceptora

En 1951 cambió la designación de los regimientos de Meteor por la de Grupo 2 y Grupo 3 de Caza-Interceptora, los cuales reunían un parque teórico de noventa y seis Gloster Meteor, complementados por aviones DH-104 Dove para tareas de apoyo. En Septiembre se dispuso el redespliegue de ambos grupos hacia el Aeropuerto Internacional de Ezeiza lo cual se hizo por espacio de unos pocos meses. En efecto para Noviembre el Grupo 2 volvió a operar desde el Destacamento Aeronáutico Tandil en tanto que el Grupo 3 hizo lo propio desde la sede de la VII° Brigada , en el aeródromo de Morón. En Marzo de 1952 se trasladaron a Morón todos los efectivos del Grupo 2, permaneciendo la organización invariable hasta el 2 de Marzo de 1955, en que se concentró toda la actividad con el Grupo 3 de Caza Interceptora al mando del Vicecomodoro Angel Pérez Laborda.

Las profundas divisiones politicas del pais ,desembocaron en violentos enfrentamientos armados durante 1955, en los cuales los Gloster Meteor tuvieron una activa participación. El 15 de Junio se desatò una rebelión opuesta al gobierno del General Peron, que contaba entre sus fuerzas leales a los escuadrones de Meteor asentados en Moron, desde donde despegaron al dia siguiente varias escuadrillas en apoyo de las acciones de represion. Una de ellas integrada por cuatro Meteors(I-039 al mando del 1° Teniente Juan Garcia,-063 Adradas.-077 1° Teniente Mario Olezza y -090 1° Teniente Mario Rosito , interceptó una sección de dos AT-6 Texan artillados de la Aviación Naval, resultando derribado el avión 0352/2-A-23 del Guardiamarina Arnaldo Roman, en tanto que el Teniente de Corbeta Rivero Kelly tripulando al Texan 0342/3-A-29 logro evadir a los reactores volando a baja altura sobre la Capital Federal. Mientras tanto un solitario Meteor , el I-052 piloteado por el Vicecomodoro Carlos Sister realizo varias corridas sobre las instalaciones de Ezeiza, atacando con cañones la concentración de aeronaves navales rebeldes, logrando averiar al AT-11 Kansan 0273/3-B-11 así como a aeronaves comerciales. En un dramàtico giro de la situacion, la guarnición de Moron pasaría a control opositor por espacio de algunas horas, por lo cual entre las 15:20 y las 15:31 Hrs despegaron varios Meteor para atacar ahora a tropas del Ejercito que avanzaban sobre Ezeiza. La ultima lo hizo hacia las 17:25 Hrs en momentos que fuerzas del gobierno estaban retomando la base de Moron. Esta escuadrilla compuesta por los Meteor I-058,-064 y -094 ,atacaron con fuego de cañon la Casa Rosada y la Central de Policia, tras lo cual enfilaron hacia territorio uruguayo. El I-064 del Teniente Armando Jeannot entro en emergencia por falta de combustible, amerizando a pocos metros de la costa de la localidad de Carmelo. Tras el fracaso de la revuelta, al menos otros cuatro Meteor se refugiaron en suelo de Uruguay: el I-058 en el Aeroclub de



Formación de Meteors, liderados por el I-088 ,que fuera tripulado por el General Adolf Galland en 1952. Mar del Plata, Noviembre 1952 (Ciro Benito).



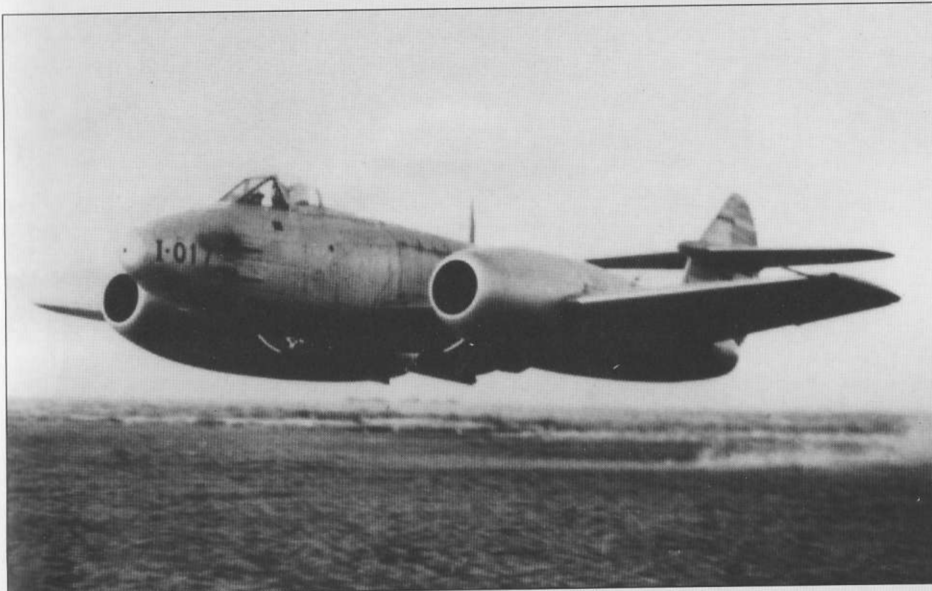
Gloster Meteor FMk.4 I-013 en un sobrevuelo rasante sobre la pista de Camet (Mar del Plata en Noviembre de 1952 (Ciro Benito).



Gloster Meteor FMk.4 I-088 despegando desde la pista del aeropuerto Camet (Mar del Plata) durante ejercicios en Noviembre de 1952 (Ciro Benito).



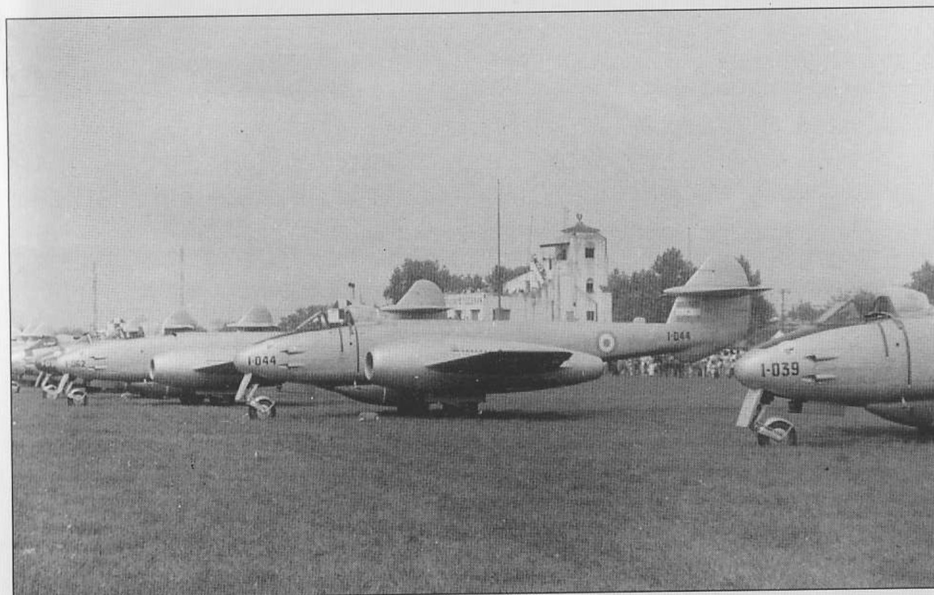
Gloster Meteor FMk.4 I-039 del Grupo 3 de Caza Interceptora, bautizado durante 1952 "Irene", nombre de la esposa del Suboficial Fortuni. Mar del Plata, Noviembre de 1952 (Ciro Benito).



Gloster Meteor FMk.4 I-017 en un decolaje de máxima performance desde pista de tierra, con tren arriba a corta distancia del suelo (Sergio Bellomo).



Gloster Meteor FMk.4 I-027 fue uno de los tantos aviones desplegados en Octubre de 1949 hacia Comandante Espora para práctica de tiro con cañón (vía Marcelo W. Miranda).



Meteor FMk.4 I-044 del Grupo 3 de Caza Interceptora en el aeropuerto de Tucumán, durante el "Operativo Comprobación" en Noviembre de 1958. El Meteor I-039 resultaría destruido en Morón en Mayo de 1960. (Colección Jorge Núñez Padín).



Meteor FMk.4 I-091 del Grupo 3 de Caza Interceptora comienza a rodar, durante el Operativo "Defensa". Morón, 27 de Agosto de 1952 (Fuerza Aérea, colección Jorge Núñez Padín).

Comando Aéreo de Defensa año 1951

El decreto nº 112 del 9 de Enero de 1951 estableció una nueva organización en la Fuerza Aérea, creando seis comandos superiores: el Comando en Jefe dependiente del Ministerio de Aeronáutica y los Comandos Aéreos Estratégico, Táctico, de Defensa, de Transporte y de Institutos. El Comando Aéreo de Defensa dependía del Comando en Jefe y fue creado sobre la base del Comando General de Defensa. A partir de la misma disposición, el Comando de Defensa quedó formado con tres grupos aéreos de caza que alineaban nada menos que ciento setenta y seis aeronaves. El Grupo 1 de Caza tenia su sede en la Base Aérea Militar El Plumerillo con veintiséis Fiat G.55A, trece biplazas Fiat G.55B (por información adicional ver Serie Fuerza Aérea nº10"Fiat G.55A/B Centauro & G.59-1AA") y diecinueve Curtiss 75-O Hawk (por información adicional ver Serie Fuerza Aérea nº5 "Curtiss Hawk"); en tanto que los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora con un total de noventa y seis Gloster Meteor FMk.4 tenían su base en Tandil. Aquí funcionaba la VIº Brigada Aérea al mando del Comodoro Virgilio del Bosco. A partir de 1951 estas unidades dejaron su anterior designación de Regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora

Grupo 2 de Caza Interceptora

Jefe: Comandante Esteban Facio

Jefes de Escuadrón: Comandante Angel Pérez Laborda y Capitán Jorge MartineZuviria.

Pilotos: Capitán Pedro Aubone ,Capitán Jorge Dellepiane, 1º Teniente Héctor Bravo,1º Teniente Carlos Brusa, 1º Teniente Julio Cáceres ,1º Teniente Oscar Camili,1º Teniente Eduardo Correa Arce, 1º Teniente Amaury Domínguez,1º Teniente Juan Fonseca, 1º Teniente Dardo Pisarello, 1º Teniente Jorge Quagliardi, Teniente Carlos Albarracin, Teniente Orlando Arrechea, Teniente Octavio Barboza, Teniente Aldo Barbuy ,Teniente Gualberto Basaldua, Teniente Henry Bidal, Teniente Carlos Carus, Teniente Antonio Corradini, Teniente Enrique Gamas, Teniente Ernesto López, Teniente Hugo Marcilese, Teniente Ciro Sánchez, Alférez Valentín Biró, Alférez Juan Boheler,Alférez Reynaldo Gouarderes, Alférez Mario Olezza y Alférez Arturo Piccione.

DOTACION AEREA (*)

DeHavilland DH-104 Dove: T-57 y T-62

Fiat G.46-2: Ea-416,Ea-418,Ea-420,Ea-422,Ea-424,Ea-432,Ea-466,Ea-468 y Ea-470

Gloster Meteor FMk.4: I-002,I-004,I-006,I-008,I-010,I-012,I-014,I-016, I-020,I-022,I-024,I-026,I-028,I-030,I-032,I-034,I-036, I-038,I-040, I-042,I-044,I-048,I-050,I-052,I-054,I-056,I-058,I-060,I-062,I-064, I-066,I-068,I-072,I-074, I-076,I-078,I-080,I-082,I-084,I-086,I-088,I-090,I-092,I-094,I-096,I-098,I-100



DeHavilland DH.104 Dove T-73 asignado al Grupo 3 de Caza Interceptora para adiestramiento multimotor y tareas de apoyo logístico (Colección Jorge Núñez Padín).

Abajo: Efectivos del Grupo 2 de Caza Interceptora: los Tenientes Hugo Marcilese (Izq) y Ernesto López junto al Gloster Meteor FMk.4 I-054(Colección Jorge Núñez Padín)

Grupo 3 de Caza Interceptora

Jefe: Comandante Carlos Soto

Jefes de Escuadrón: Capitán Vedania Mannuwal y 1º Teniente Carlos Pastor.

Pilotos: 1º Teniente Lorenzo Bravo Dehesa, 1º Teniente Gert Kleissen, 1º Teniente Fortunato Mauro,1º Teniente Fernando Pérez Colman, 1º Teniente Jorge Suárez, Teniente Rolando Abdala, Teniente Oscar Barni, Teniente Carlos Bisso, Teniente Juan Carpio, Teniente Arturo Castillo, Teniente Asdrúbal Cimadevilla, Teniente Manuel de la Torre, Teniente Ricardo Fistolera, Teniente Luis García, Teniente Enrique Gavazzi, Teniente Luis González, Teniente Oscar Goñi, Teniente Luis Herrero, Teniente Jorge Lahitte, Teniente Jorge Lazzari, Teniente Jose Lembi, Teniente Luis Massserini, Teniente Jorge Mones Ruiz, Teniente José Papàvero, Teniente Néstor Rocha, Teniente Jose Romero,Teniente Dermidio Villaroel, Alférez Antonio Crosetto, Alférez Osvaldo Rosito, Alférez Jorge van Thienen y Alférez Helmuth Weber.

DOTACION AEREA (*)

DeHavilland DH-104 Dove: T-73

Fiat G.46-2: Ea-415,Ea-417,Ea-419,Ea-421,Ea-423,Ea-461,Ea-463,Ea-465 y Ea-469

Gloster Meteor FMk.4: I-001,I-003,I-005,I-007,I-009,I-011,I-013,I-015, I-017,I-019,I-021,I-023,I-025,I-027,I-029,I-031,I-033, I-035,I-037, I-039,I-041,I-043,I-045,I-047,I-049,I-051,I-053,I-055,I-057,I-061,I-063,I-065, I-067,I-069,I-071,I-073,I-075,I-077,I-079,I-081,I-083,I-085,I-087, I-089,I-091,I-093,I-095,I-097,I-099.

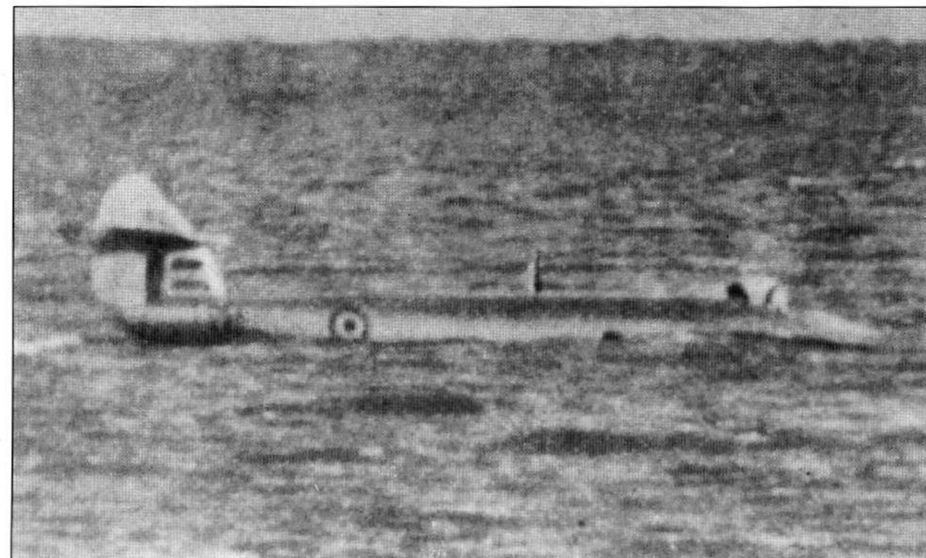
La dotación aérea se completaba con el Beechcraft AT-11 Kansan S-10 a disposición de la VIº Brigada. Los elementos de apoyo de los grupos aéreos lo constituían el Grupo Base 6 y el Grupo Técnico 6, creado sobre la base del taller de la Base Aérea Militar Tandil

(*)Dotación de aeronaves, según lo dispuesto por la Orden del Día nº41(Reservada) del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, fechada el 13 de Marzo de 1951.





Gloster Meteor FMk.4 I-063 del Grupo 3 que al mando del Teniente Ernesto Adradas, derribara al AT-6 Texan 0352/3-A-23 sobre Capital Federal el 16 de Junio de 1955 (Ciro Benito).



Gloster Meteor FMk.4 I-064 semisumergido sobre la playa de Carmelo (Uruguay), tras un amerizaje en aguas del Rio de la Plata en la tarde del 16 de Junio de 1955 (vía Edison Avila Martins, colección Jorge Núñez Padín).

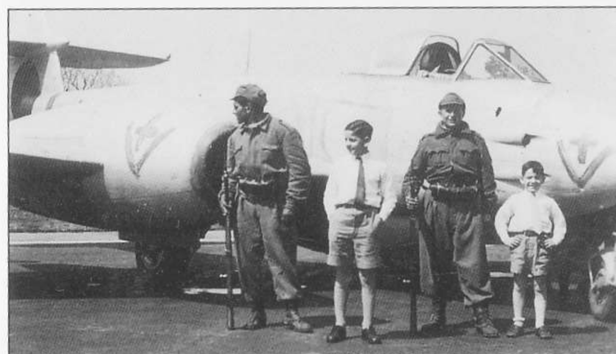
Colonia, el I-029 que aterrizò en emergencia con el tren replegado pròximo al aeródromo Angel Adami de Melilla ; en tanto que a la Base Aèrea de Carrasco lo hicieron el Meteor I-094 y el I-031 este ùltimo tripulado por el Teniente Boehler aterrizo sin combustible. Concluida la revuelta, el gobierno a fin de evitar nuevos levantamientos acentuo el control sobre los escuadrones de Meteor visto su potencial .Es asì que se desactivò la VII° Brigada reemplazandola por una unidad de menor jerarquía , el Destacamento Aeronautico Militar Moron; reduciendose además a solamente catorce la cantidad de pilotos del Grupo 3 Hacia el 19 de Agosto tiende a normalizarse la organización al reactivarse la VI° Brigada en Tandil y el Grupo 2 de Caza Interceptora al mando del Comandante Eduardo Catala. También se dispuso la disolución de la Aviación Naval, emitiéndose directivas para inutilizar a todos sus aeronaves.

A pesar de todo, la situación política del país continuaba muy inestable. Pocas semanas después la oposición reagrupo sus fuerzas, estallando el 16 de Septiembre la que serìa denominada "Revolución Libertadora" encabezada por el General Eduardo Lonardi. El nuevo levantamiento comenzó simultáneamente en varios puntos del pais, entre los cuales se encontraba la Base Naval Rio Santiago sede de la Zona Naval del Plata . Aquí se impartieron ordenes para que naves de la Fuerza Naval de Instrucción iniciaran acciones de patrullaje y bloqueo en la Rada La Plata. A las 07:35 Hrs sueltan amarras el destructor ARA(T-4)"La Rioja" junto al destructor ARA(T-1)"Cervantes" desde donde se transmitió la consigna "Rio Santiago sublevado" Dada la proximidad de Rio Santiago con la Capital Federal, el Comando Militar Metropolitano dispuso acciones de represión, que dieron lugar a un intenso enfrentamiento aeronaval .

Con tal propósito despegaron desde Moron dos secciones –con un total de ocho aviones- de Gloster Meteor a las ordenes de los dos oficiales mas antiguos del Grupo 3 de Caza Interceptora, los Vicecomodoros Sister y Perez Laborda. A las 09:25 Hrs mientras los destructores "Cervantes" y "La Rioja" se encontraban en aguas del Rio de la Plata, fueron atacados con tiro de cañón de cuatro Meteor, que realizaron dos pasajes a muy baja altura ; veinte minutos después desde mayor altura, y sin causar bajas ni daños relevantes lo hizo la segunda secciòn. Uno de los Gloster Meteor de esta secciòn –no identificado- fuè alcanzado por el fuego antiaéreo de cañones Bofors de 40 mm. A las 10:20 Hrs y luego de un ataque con bombas realizado por varios IA-24 Calquin, se produce un nuevo ataque ahora con tres Meteor. Finalmente hacia las 11:30 Hrs –según lo reportado en la bitácora de las naves- tiene lugar un cuarto y letal ataque con Meteors. En esta ocasión se aproximaron rasante por la popa de las naves – el punto mas favorable para un ataque – cañoneándolos por encima de la linea de flotación, tras lo cual giraron para completar un nuevo pasaje ahora en dirección contraria. Producto del combate el ARA "Cervantes" quedo prácticamente inoperativo y no era mucho mejor la condición del ARA"La Rioja" que sufrio importantes daños en sala de maquinas y la perdida de 150 toneladas de combustible; entre ambas naves quedo un saldo de seis tripulantes muertos y treinta y cinco heridos(4).



El ARA (T-4)"La Rioja" del Capitán de Fragata Rafael Palomeque fue duramente castigado por los Meteor, en las primeras horas del 16 de Septiembre de 1955 (Carlos Mey).



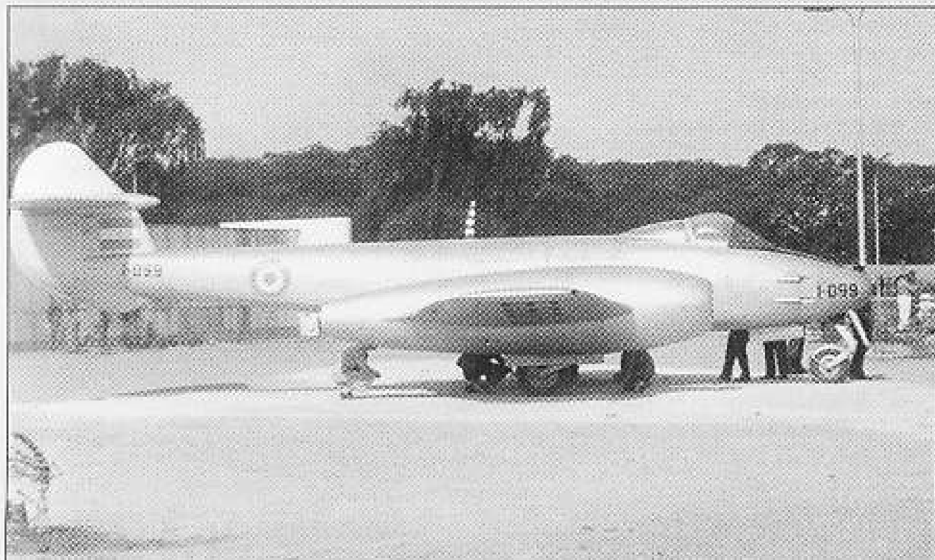
1955, Aeroparque, llegada del General Lonardi (F. Benedetto).

Escuadrilla 46

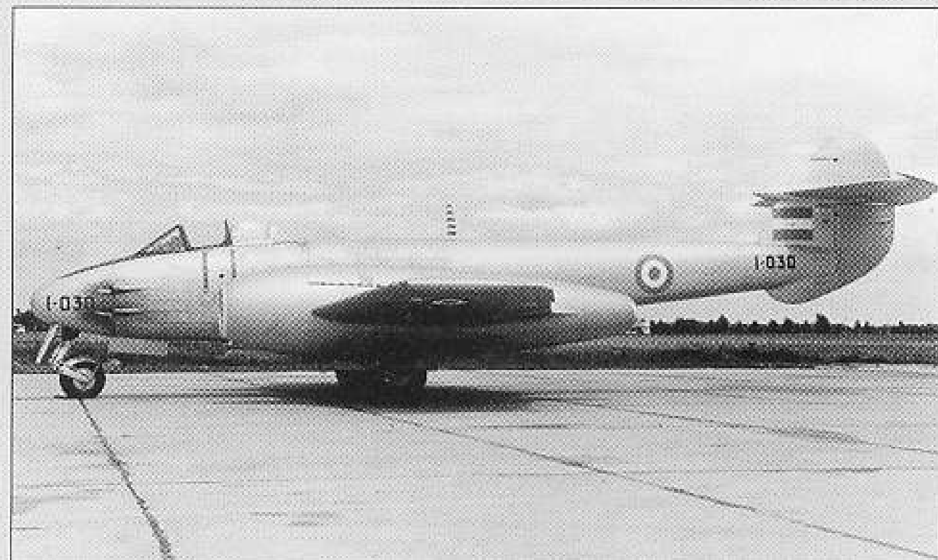
Durante 1962 como parte de las actividades para recordar los cincuenta años de la aviación militar se autorizó la creación de la Escuadrilla 46, integrada por seis aviones con pilotos de ambos grupos de caza para realizar exhibiciones acrobáticas a lo largo del año. Esta actividad no era desconocida para las unidades de Gloster Meteor, puesto que el primer antecedente se remonta al 8 de Abril de 1951 cuando tres aviones del Grupo 3 de Caza Interceptora ejecutan maniobras acrobáticas, en honor del Príncipe Bernd de Holanda. A partir de allí, durante 1952 el G3 comenzó a trabajarse en la formación de una escuadrilla acrobática de cuatro aviones tripulados por el Vicecomodoro Soto y los Tenientes Carpio, Goñi y Lembi. Hicieron su aparición pública el 26 de Septiembre sobre Buenos Aires, en ocasión de la VII° Semana de Aeronáutica. Esta formación se mantuvo en actividad hasta finales de 1953, compuesta por los 1° Tenientes Lembi, Carpio,Gavazzi y Goñi. El 20 de Marzo de 1957, un escuadrón de Meteor del Grupo 3 al mando del Comandante Robert se trasladó hasta el aeropuerto de Carrasco (Uruguay) para homenajear a la aviación militar uruguaya.El día 22 una formación de cinco Meteor liderados por el Capitán Mones Ruiz una sobria demostración aérea sobre Montevideo, la cual quedó opacada por la exhibición acrobática de los Gloster Meteor FMk.8 del 1°/14° GpAv brasileño al mando del Maj.Av. Bins Netto, que ejecutó un espectacular tonel en formación. Este circunstancia que fue muy"festejada" por los aviadores brasileños, actuó como incentivo para los argentinos que comenzarían a practicar con gran dedicación maniobras acrobáticas en escuadrilla. Tanto que el 17 de Noviembre, la denominada Escuadrilla de Acrobacia de Gloster –integrada por Capitán Mones Ruiz como líder junto al Comandante Correa Arce, los Capitanes Barbuy y Carus y el 1° Teniente Van Thienen- efectuó una impecable demostración sobre Ezeiza, que rivalizó con la realizada por los Thunderbirds y sus F-100C Super Sabre. Dado que en 1962 se cumpliría el cincuentenario de la aeronáutica militar, las autoridades de la Fuerza Aérea dispusieron la realización de gran cantidad de eventos para todo el año y a lo largo del país. Una de las iniciativas fue establecer la Escuadrilla 46, integrada en el seno del Grupo 3 de Caza-Bombardeo. A esta formación se le asignaron siete aeronaves –aunque las exhibiciones se hacían con seis aviones-las cuales fueron pintadas en un original esquema blanco y rojo. La primera dotación quedo integrada por el Capitán Ahetz Etcheberry como líder y los 1° Tenientes Andreassen, de Nogaetz, Estigarribia, Gabarret y Laskowsky .La primera exhibición publica ,con una duración de veinte minutos fue realizada sobre las atestadas playas de Mar del Plata el 11 de Febrero de 1962. Poco después se organizó una escuadrilla con personal del Grupo 2 de Caza-Bombardeo, alternándose en las exhibiciones aunque empleando los mismos aviones. Este grupo lo integraron el Capitán Boheler como líder y los Tenientes Antonietti, Garcia, Juliá y Torres. Las demostraciones realizadas a lo largo del año cautivaron al público y contribuyeron a afianzar la fama del Gloster Meteor en Argentina. Al celebrarse el cincuentenario de la aviación militar uruguaya en 1964, un escuadrón del Grupo 3 de Caza Bombardeo al mando del Vicecomodoro Carpio cruzo nuevamente el Rio de la Plata hacia Montevideo. El 15 de Marzo, los Meteor de la Fuerza Aérea ejecutaron con gran precisión su exhibición - no obstante un techo de seiscientos metros - incluidos toneles en formación que culminaban a cien metros, en tanto que las evoluciones de los solistas –Andreassen y Laskowsky- a menos de treinta metros del suelo resultaron impactantes para los espectadores de la rambla montevideana. Dado que la exhibición demando un lapso de treinta minutos, varios de los Meteor argentinos aterrizaron en emergencia por falta de combustible. El bajo techo jugo en contra de los Meteor FMk.8 brasileños. La demostración resultó algo deslucida, perdiendo cohesión en varias oportunidades la formación liderada por el Maj.Av.Mello. De tal forma, los Meteor argentinos se tomaron la revancha, haciendo honor al lema de los cazadores:"No hay quien pueda!". Para ese momento, los aviones de la Escuadrilla 46 habían perdido su característica pintura, aunque lucían la insignia de la misma sobre el costado izquierdo.



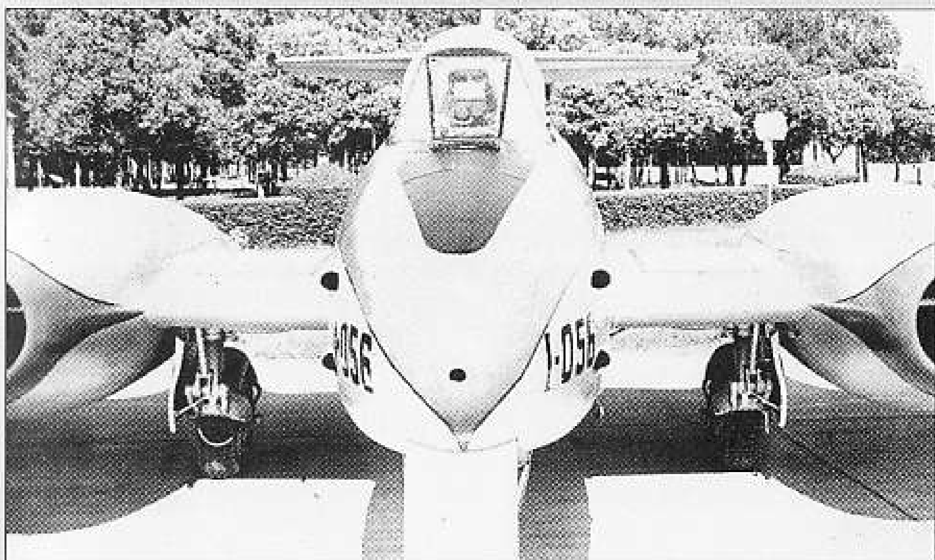
Gloster Meteor FMk.4 C-099 del Grupo 3 de Caza Bombardeo fue uno de los ocho que desfilaron sobre Montevideo el 17 de Marzo de 1964.Carrasco (Eduardo Luzardo).



Gloster Meteor FMk.4 I-099 durante los festejos de la Semana de Aeronáutica, en el Aeroparque de Buenos Aires en Septiembre de 1956 (Federico A. Giró vía Marcelo W. Miranda).



Gloster Meteor FMk.4 I-030 empleado por el Grupo 3 de Caza Interceptora, durante la realización del Operativo "Vulcano Uno" de tiro contra blancos terrestres. Aeropuerto Camet/Mar del Plata, 5 de Septiembre de 1957 (Ciro Benito).

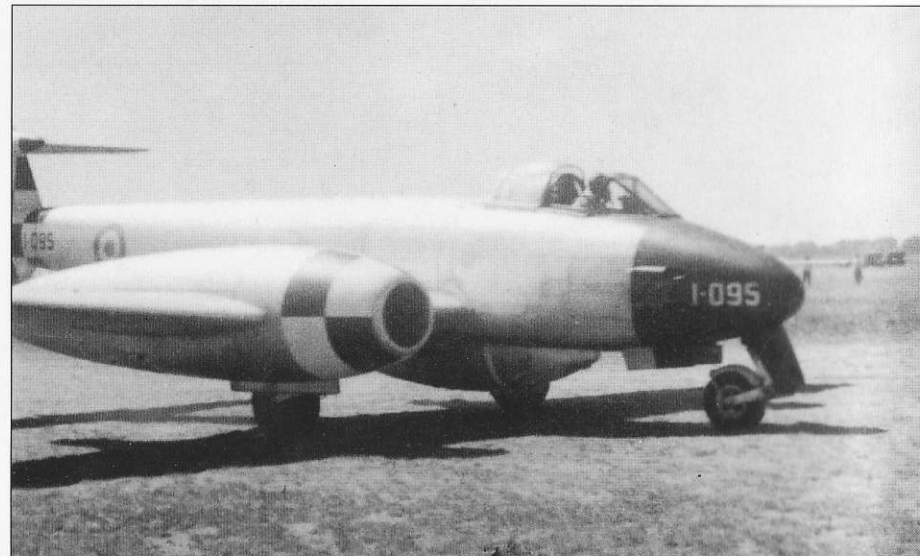


Gloster Meteor FMk.4 I-056 asignada temporalmente al IAME -para su adaptación como avión aerofotográfico con alas de Meteor. FMk.III - donde recibió un inusual esquema de pintura. BAM Morón, mediados de 1958 (vía Carlos A. Ay).



Meteor I-095 del Grupo 2, que alcanzó el record sudamericano del altura el 12 de Mayo de 1954. Se observa la cúpula de la cabina modificada, así como las bocas de los cañones obturadas. Fue equipado además con semialas de Meteor FMk.III mejor adaptadas a vuelos en altura (Horacio Gareiso).





La pista auxiliar del aeropuerto de Pajas Blancas, puso a prueba la operatividad "todo terreno" de los Gloster Meteor durante los sucesivos operativos "Pampa de Olaen".En las imágenes se observan el Meteor I-095 del Capitán Gonzalez Castro rodando sobre tierra y al Meteor I-076 del Teniente Juan C. Correa haciéndolo sobre pasto. Córdoba, Noviembre de 1958 (Comodoro Cléver Refosco vía Atilio Baldini).

Horas después y casi en la misma zona se produjo un enfrentamiento poco documentado en el que tomaron parte cuatro Gloster Meteors del Grupo 3 de Caza Interceptora junto a cinco Calquin del Grupo de Ataque Efectivamente alrededor de las 14:00 Hrs del 16 de Septiembre cuando dos naves B.D.I (BDI nº6 y nº11) y un B.D.M nº1 integrantes de la Escuadrilla Fluvial que transportaban tropas de la Escuela de Marinería desde la Isla Martin Garcia hacia Rio Santiago, fueron atacadas por tres Meteors que ocasionaron bajas(dos muertos y nueve heridos) en el B.D.I nº11 que consiguió llegar a destino. En horas de la tarde, tropas del Regimiento 7 de Infantería "Eva Perón" iniciaron un ataque sobre las instalaciones de la Escuela Naval, el Liceo y de la Base Naval Rio Santiago contando con el apoyo de incursiones de Avro Lincoln, Calquin y Gloster Meteor mientras los patrulleros ARA (P-20)"King" y ARA (P-21)"Murature" intentaban una barrera de fuego antiaéreo. Los reportes que indican el derribo de un Meteor no son ciertos y pueden ser producto de una confusión del momento. Mas al Norte, en la provincia de Córdoba, las fuerzas sublevadas incluían además de unidades del Ejercito a la casi totalidad de la Guarnición Aérea Córdoba conformada con la Escuela de Aviación Militar y la Escuela de Suboficiales. Se conformò estableciéndose un heterogéneo grupo aéreo a las ordenes del Comodoro Julio Krausse , con aviones IA-24 Calquin, AT-11 Kansan, Avro Lincoln y al menos cinco Gloster Meteor (I-009,-043,-061,-066 y -079) los cuales entran en acción a partir del Sábado 17 de Septiembre, básicamente en acciones de hostigamiento terrestre sobre Alta Gracia y Anizacate. El aeródromo de Rio Cuarto fue bombardeado por un solitario Avro Lincoln, en un intento por impedir la actividad de una escuadrilla de tres Meteor "leales" del Grupo 3 de Caza Interceptora trasladados desde Morón. Horas después estos tres Meteor por su parte atacaron con cañones el aeropuerto de Cordoba averiando al menos tres Avro Lincoln. Ese día el aeródromo de Tandil quedo en manos rebeldes, pero no existen datos precisos respecto del empleo de sus Gloster Meteor allí depositados. El 18 de Septiembre un intento de bombardeo contra la pista de la Escuela de Aviación, fue abortado tras el despegue e intercepción efectuado por dos Meteor"rebeldes" .Estas esporádicas acciones entre Meteors de ambos bandos no han quedado fehacientemente registradas, por lo cual es difícil ofrecer una cronología exacta de estos desgraciados enfrentamientos. El Grupo 3 de Caza Interceptora respondiendo a las ordenes del General Franklyn Lucero jefe del Comando de Represión , actuó sobre dos frentes (Gran Buenos Aires y Cordoba); y aunque tuvo a su disposición gran numero de aviones reunía menos de una decena de pilotos. En el bando contrario, la situación fue la inversa. Durante estas acciones, el 19 de Septiembre resultó destruido el Meteor I-079 con la muerte del Teniente Alberto Morandini. El día 22 de Septiembre los Gloster Meteor I-009, I-043, I-061 e I-066 participaron del Desfile de la Victoria sobrevolando la Avenida Vélez Sarsfield de Córdoba capital. El 23 de Septiembre el Douglas C-47 T-23 que traslado al General Lonardi hacia Capital Federal concluida la revolución, fue escoltado por tres Gloster Meteors de la Escuela de Aviación Militar, los cuales exhibían las marcas revolucionarias(5)

Tras los sucesos de Septiembre de 1955, las autoridades de la Fuerza Aérea restablecieron el funcionamiento de la VIIº Brigada en Morón y confirmaron la reactivación del Grupo 2 de Caza In-



En Noviembre del 1959 el Grupo 3 ejecutó el Operativo "Soberanía" consistente en una navegación hasta Rio Gallegos con el apoyo de aviones DH-104 Dove, Douglas C-47 y Avro Lincoln. En la imagen una sección de Meteor liderada por el C-057 sobrevuela la costa de Tierra del Fuego, junto a un Avro Lincoln (Atilio Baldini).



Meteors del Grupo 2 en el aeropuerto de Rio Gallegos en Noviembre de 1960, durante el Operativo "Soberanía". Desde la Izq Capitán Wilson Pedrozo y los Alféreces Eduardo Amores y Romeo Gallo. Atrás el 1º Teniente Jose Juliá (Eduardo Amores Oliver).

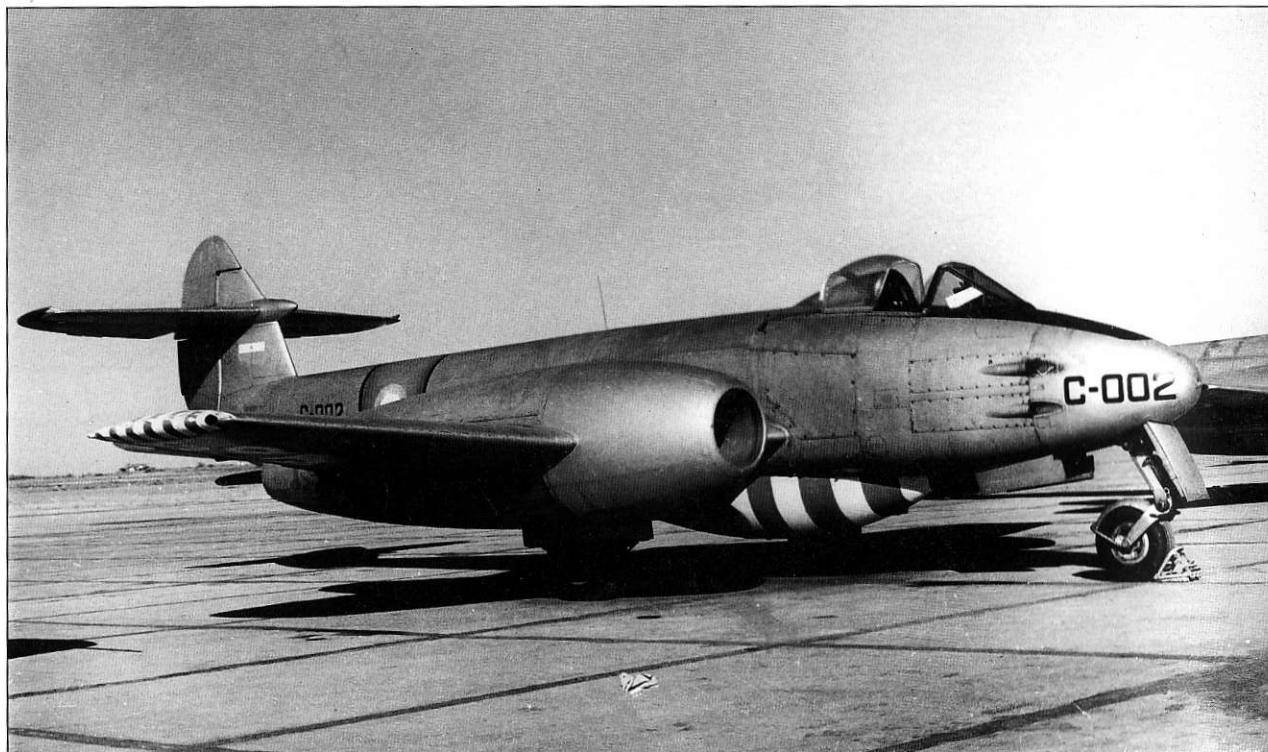
terceptora desde Tandil en donde volvió a funcionar la VIº Brigada -aunque por unos pocos meses. En lo que respecta al material se renovaron los equipos de comunicaciones y se intento por primera vez potenciar la declinante línea de vuelo. En Diciembre de 1955 se formalizo ante la Gloster Aircraft un requerimiento por la compra de doce Meteor, distribuidos entre nueve FMk.8 y tres biplazas TMk.7. Este pedido fue elevado por la empresa a la oficina de Mr. W.I. Tupman del Ministerio de Defensa ingles. La operación debía contar con la aprobación del Arms Working Party y posteriormente debían comprarse los aviones al mencionado ministerio. El Foreign Office no presento objeciones a esta transacción (6) y en definitiva el grupo de trabajo aprobó la venta sujeta únicamente a la disponibilidad de aviones para la venta. En definitiva este último aspecto conspiró contra el deseo de la Aeronáutica en re-equiparse con nuevos Meteor (7) a mediados de Enero de 1956.

En todo caso transcurrida una década de servicio el Meteor habia sido superado como interceptor de primera línea, por lo cual comenzaron a analizarse las primeras ideas en torno a su sucesor .Es asì que durante 1958 el Departamento Operaciones del Estado Mayor General recibiò la directiva para estudiar y proponer al sucesor del Meteor. Destacaban varias alternativas inglesas, como ser la del interceptor liviano Folland Gnat, el que llego a ser evaluado en vuelo a partir del 11 de Agosto de 1958 por los Comandantes Pastor y Guimaraes. Luego de seis meses de evaluacion de las alternativas disponibles y considerando las posibilidades econòmicas/financieras fue recomendado el Hawker Hunter . La propuesta elevada al Estado Mayor serìa aprobada por el Comandante en Jefe y girada a instancias superiores en el Ministerio de Aeronáutica en donde se avalò la propuesta, a pesar de lo cual quedarìa relegada al año siguiente dado el interes despertado por distintas ofertas de aviones Republic F-84 y North American F-86 Sabre.

Simultànamente otra interesante iniciativa fue encarada por la Fuerza Aèrea al establecer contacto con los agentes locales de la Gloster, con vistas a la provision de asientos eyectores.También el Agregado Aereo de la RAF en Buenos Aires mantuvo una reunion por el mismo tema con el Ministro de Aeronautica , tal como informò por escrito a sus superiores en Londres, el 25 de Abril de 1958(8). Este tema fue objeto de gran atención por las autoridades britànicas, tratandose con la mayor confidencialidad. Pocos dias despuès, el Sqdn Ldr.R. How (9)informaba que serian necesarias importantes modificaciones para permitir la instalacion de los asientos eyectores. El requerimiento llego a Gloster que comenzo a trabajar durante el mes de Mayo en un proyecto de instalacion de este equipo junto a la empresa Martin-Baker. Para hacer factible esto seria necesario modificar la célula del Meteor a un elevado costo, lo que unido al precio del asiento eyector hicieron prohibitiva esta instalacion.,tal como lo indicaba la propuesta privada entregada en Junio de 1958.

La conjunción de las reales capacidades del avión junto a nuevas doctrinas del material aéreo disponible, llevaron a la decisión de abandonar el rol de interceptor para el Gloster Meteor.Tal lo dispuesto por una orden secreta del 17 de Junio de 1959, la cual

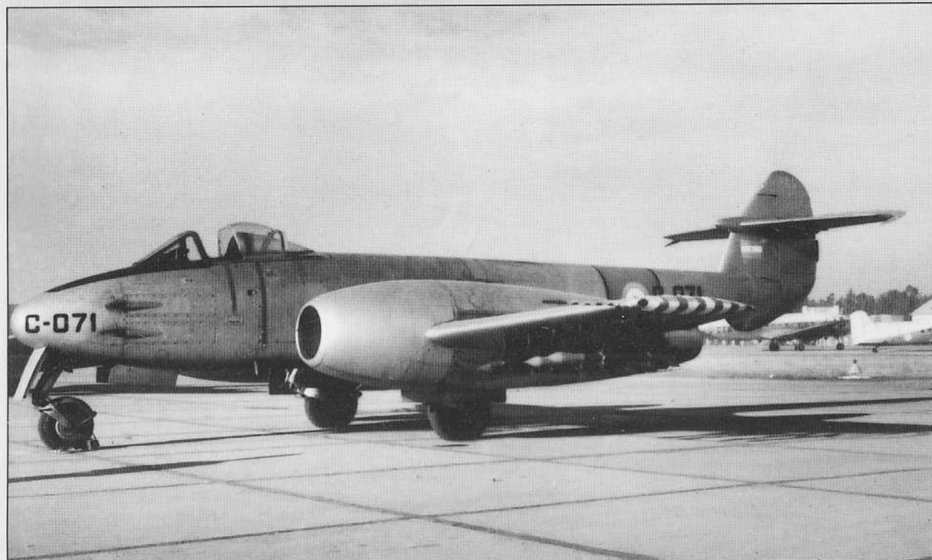
le asignaba la tarea de caza-bombardero, junto al indicativo C-xxx que pasaría a utilizar desde ese momento. Las dos unidades operativas fueron denominadas como Grupo 2 y 3 de Caza. Bombardeo (identificados también con las siglas CB2 y CB3). Pocos meses después los aviones del Grupo 2 con asiento en Tandil serían transferidos definitivamente al aeródromo de Morón. Comenzó de esta manera una nueva etapa en la historia de los grupos aéreos equipados con los Meteor. Para la etapa inicial del plan de adiestramiento de 1960, se asignaron algunos Beech T-34 Mentor al grupo CB2 reemplazando en esas funciones a los ya veteranos Fiat G.46. A partir del mes de Julio de 1961 pasaron a emplearse los FMA/Morane MS-760 Paris en ambos grupos. Integrados como escuadrón de adiestramiento, los Morane pasaron a ser la puerta de ingreso al vuelo en Meteor, situación que se mantuvo asi hasta el año 1967. El MS-760 Paris E-217 fue el primero de su tipo destinado a la VII° Brigada Aérea. Casi al mismo tiempo que se producían estos cambios, los dos grupos de Meteor sufrieron una importante sangría de tripulantes, a favor de una nueva unidad que sería equipada con los North American F-86F Sabre de reciente adquicision. A finales de 1959 una veintena de pilotos experimentados en Meteor, fueron seleccionados para adiestrarse en este avión, en tanto que otros trece lo hicieron durante 1961.Sin embargo la incorporación de los Sabre se tradujo en un impacto positivo, ya que se adaptaron sus normas y procedimientos operativos de armas para uso con los Gloster. Se realizó un análisis sistemático de las tablas de tiro del F-86F, adaptándolas para su empleo en los Meteor. Esto junto a la revisión, ajuste y armonización de los cañones y miras, resultaron en un aumento significativo de la eficiencia, verificada en los ejercicios de tiro. La adaptación del Meteor para la función de cazabombardero hizo necesaria la incorporación de armamento lanzable, proyecto en el que trabajo el Capitán Héctor Ruiz de la Fabrica Militar de Aviones con la asistencia del Centro de Ensayos en Vuelo. Se modificaron y reforzaron las semialas para recibir hasta cuatro puntos de fijación para cargas externas. De acuerdo al tipo de soporte empleado, el Meteor que podía transportar bombas o cohetes aire-tierra -destacando el potente proyectil Matra T.10 – además de los cañones, se convirtió en una respetable aeronave de ataque. Las tripulaciones comenzaron entonces el adiestramiento en nuevas especialidades: bombardeo en picada, bombardeo rasante y ataque con cohetes y cañones. Reforzando



Gloster Meteor FMk.4 C-002, construido originalmente para la RAF como RA386, en una imagen típica de la BAM Morón a comienzos de los años sesenta (Circulo de Aeronáutica/Colección Jorge Núñez Padín).

la redefinición del papel de caza-bombardeo del Gloster Meteor, a partir de mediados de 1963 comenzó la aplicación de un camouflage táctico a dos tonos de gris y verde, con las superficies inferiores en color celeste, toda una novedad entre los aviones de combate de la Fuerza Aérea. El primer avión en lucir este esquema fue el Meteor C-010 y las restantes aeronaves fueron repintadas a medida que ingresaban a trabajos de mantenimiento, proceso que demando algo mas de un año.

El espectro de los escenarios operativos se amplió con las nuevas responsabilidades asignadas a los Grupos 2 y 3 ,quienes comenzaron a interactuar con unidades del Ejercito Argentino en ejercicios tácticos con despliegues a lugares distantes como Comodoro Rivadavia a fines de 1959 por parte del CB-3 y un año más tarde hasta Rio Gallegos en ocasión del "Operativo Soberanía" con doce Meteor del CB-2. El estado deliberativo que se vivía por entonces al interior de algunas unidades militares, obligó como medida preventiva, al despliegue a la pista de tierra del polígono de Isla Mazaruca(Entre Ríos)durante Septiembre de 1962 a un grupo de Gloster .Pocos días después realizaron algunas acciones menores contra unidades del Ejército .Los eventos acaecidos a principios de Abril de 1963 ,desembocaron en breves pero cruentos enfrentamientos armados , durante la llamada revolución entre "Azules y Colorados". En particular una sección de Meteors del Grupo 2 ataco la Base Aeronaval Punta Indio (Buenos Aires) además de instalaciones en la zona de La Plata. El incidente armado en la zona de frontera de "Laguna del Desierto" puso en máxima alerta a la Fuerza Aérea, la cual dispuso el despliegue de una escuadrilla de Meteors hacia la base aérea Comodoro Rivadavia (Chubut). Entre el 13 al 24 de Noviembre



Gloster Meteor FMk.4 C-071 en configuración de ataque a tierra con soportes subalares TR50 y cohetes Matra T-10 (Marcelo W. Miranda).



Gloster Meteor FMk.4 C-081 rodando en la pista del Aeroparque Jorge Newbery, el 2 de Octubre de 1960 al inicio de la Semana de Aeronáutica (Fernando C. Benedetto).



Gloster Meteor FMk.4 C-083 del CB-3 sobre la pista de la BAM Morón hacia 1960 (Brig. Mayor Hector Destri).



Despegue del Meteor C-084 en configuración limpia y con el esquema de alta visibilidad completo con el damero blanco y negro (Jorge Núñez Padín).


Escuadrilla de Gloster Meteor escoltando al Douglas C-47 T-17. En la fotografía se puede apreciar que el Meteor FMk.4 I-020 tiene la instalada la proa del Meteor I-057. Agosto 1956 (Horacio Gareiso vía Marcelo W. Miranda).


Retorno de un Meteor, tras un ejercicio de intercepción contra un grupo de incursor de cua IA-35 Huanquero, durante el Operativo "Pampa de Olaen 61"presenciado por el Presidente I Frondizi. A la Izquierda el vivac del Grupo 2 CB.En estas maniobras los Meteor FMk.4 usar por primera vez cohetes Matra T-10. Aeropuerto Pajas Blancas (Córdoba), 24 de Octubre de 19 (Fuerza Aérea Colección Jorge Núñez Padín)

de 1965 se efectuaron vuelos de patrullaje y de reconocimiento armado sobre el área en conflicto, sin llegar a mayores. Previamente se había ensayado la posibilidad de efectuar despliegues inmediatos a puntos distantes de una pequeña unidad operativa con el mínimo soporte logístico. La primera experiencia de este tipo se desarrollo en el mes de Febrero de1964 en ocasión de un interesante ejercicio de despliegue y navegación a cargo del CB-3 con cuatro Meteor con el único apoyo logístico a cargo de dos Morane MS760 los cuales trasladaban algunos repuestos y el personal técnico.

Tras una quincena de años de intenso empleo comenzó a planificarse la desactivación del sistema de armas Meteor, estableciéndose como fecha la del 31 de Diciembre de 1964(10). Sin embargo para el año 1962, la continuidad de vuelo de los cuarenta y ocho aviones remanentes corría el peligro de quedar en tierra por falta de suficiente cantidad de motores en condiciones de servicio. El reactor Rolls Royce Derwent V aunque era calificado como un motor sumamente confiable adolecía de las falencias típicas de la generación inicial: elevado consumo de combustible y baja vida útil. Adicionalmente eran necesarias inspecciones cada 25 horas de vuelo y bajar el motor cada 200 horas, procesos que requerían un gran consumo de componentes que escaseaban dado que el Derwent V no estaba en producción desde hacia años. Luego de evaluar las pocas opciones disponibles se decidió encarar un programa de remotorizacion de los Meteor FMk.4 con reactores Rolls-Royce Derwent 8 diseñados para versiones más modernas del Meteor, desde el FMk.8 al Meteor NF Mk.13 biplaza de caza nocturna. Es así que en 1962 se cerró un contrato por la compra de noventa Derwent 8 provenientes de la RAF, los cuales fueron recorridos para garantizar una vida remanente de 300 horas de vuelo; con ellos serian re-equipados la mayoría de los aviones en servicio. El contrato se completó con la adquicision de otras treinta turbinas en condición"as is"- en el estado en que se encuentran- para su uso como fuente de repuestos. El reemplazo de los motores, proceso sin antecedentes a nivel mundial se llevo a cabo sin grandes novedades y aunque los aviones así equipados no incrementaron sus performances - ya que ambos modelos del Derwent tenían la misma poten de empuje- hizo posible prolongar el horizonte operativo acuerdo al Expediente "S"14576 que extendió la vida util ha el 31 de Diciembre de 1965. Cabe acotar que el Derwent V fue descargado, conviviendo aviones Meteor con ambos t de motores. Durante 1963 se verificaron y ensayaron trein tres Derwent 8 en Córdoba además de una reparación m de Meteor por accidente y trece inspecciones. Las restricci presupuestarias y cambio de prioridades forzaron a extend uso del Meteor otros cinco años mas, hasta finales de 197 cual en ultima instancia fue factible gracias al acertado -au casi desconocido- programa de remotorizacion.

Si bien se había dispuesto el empleo del Meteor para fun de caza-bombardeo, nunca se dejo de lado su capacidad avión de caza, y es así que en la última semana de Abril d se retomo la práctica del tiro desde la Base Aérea Militar M Plata. Se trató del Operativo Cazador 23, el cual aludía a ticipación de ambos grupos, los cuales ejercitaron tiro de



Excelentes vistas del Gloster Meteor FMk.4 C-066 rodando en la plataforma del aeropuerto Fisherton (Rosario) el 8 de Diciembre de 1963, durante un festival aéreo (Marcelo W. Miranda).



Gloster Meteors del Grupo 3 de Caza Bombardeo en el aeropuerto de Fisherton, junto al Beech T-34 Mentor del Comodoro Pierresteguy jefe del Grupo 3. Se aprecia al Meteor C-036 con la insignia de la Escuadrilla 46 y a los Meteor C-020 y C-086 con el camouflage de reciente aplicación. Rosario, 19 de Abril de 1964 (Marcelo W. Miranda).

contra blancos remolcados sobre el polígono de Mar Chiquita (Buenos Aires). Esta ejercitación se repitió en dos ocasiones al año siguiente: Cazador 23/II (Marzo/Abril) y Cazador 23/III (Noviembre). A titulo anecdótico en Agosto de 1969, ya en el ocaso del Meteor se efectuaron experiencias de tiro aéreo en salva con cohetes SCAR. Según las previsiones para el año 1966, el Gloster Meteor FMk.4 debía dejar las filas del servicio activo en la Fuerza Aérea, sin embargo distintas circunstancias obligaron a prolongar el empleo de los últimos treinta y nueve ejemplares. A pesar de todo ese mismo año, el Meteor era el tipo de aeronave más numerosa entre los doscientos catorce aviones del Comando Aéreo de Combate. De todas formas el promedio de dotación diaria del Gloster, no superaba las diecisiete unidades. A comienzos del año fue seleccionado un grupo de diez pilotos de Meteor, entre ellos el jefe del CB-3 Vicecomodoro Jorge Mones Ruiz, quienes fueron destinados a una nueva unidad equipada con A-4P Skyhawk. Esta circunstancia como la de una decreciente línea de vuelo, no fueron obstáculos para sostener una intensa actividad a lo largo del año. Además de las dos ediciones del operativo Cazador 23, se destacó por su extensión el Operativo Comodoro Rivadavia en cumplimiento de directivas del Comando Aéreo de Combate. Del 5 al 28 de Octubre se desarrolló una ejercitación conjunto con el Ejército enfocada sobre operaciones aéreas tácticas de apoyo y exploración aérea, en apoyo de unidades terrestres. Sin dudas el mejor indicador, del nivel de adiestramiento fueron los resultados alcanzados en el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra realizado a fines de Noviembre en la IV° Brigada Aérea.

El 6 de Junio de 1967 se cumplieron los veinte años de la incorporación a la Fuerza Aérea del Gloster Meteor, que por ese entonces habían superado las 57000 horas de vuelo. Era la primera vez en el país que una aeronave de combate alcanzaba las dos décadas en actividad, lo cual fue apropiadamente celebrado el 30 de Junio en la VII° Brigada Aérea, con la presencia del Presidente de la Nación .En esa jornada se hizo publico la decisión final de pasar a retiro al Meteor para Diciembre de 1970. Sobre esta determinación, no es menos significativo que la prensa institucional publicara pocas semanas después, la "short list" de los candidatos evaluados para sucederlo: Northrop F-5A, English Electric Lightning y el Mirage IIIE (11). En la segunda mitad de Octubre se efectuó un despliegue del Grupo 2 de Caza Bombardeo hacia la ciudad de Resistencia (Chaco), para llevar a cabo el Operativo "Yunka". El día 16, en el aeropuerto de Resistencia el C-083 efectuó un aterrizaje de emergencia con el tren retraído sin mayores consecuencias, aunque este avión nunca más volvería a volar. A lo largo del año causaron baja por accidentes un total de tres Meteor(C-071,-83 y -86), agudizando el problema de la cantidad de Meteor operativos. En teoría, a los efectos puramente administrativos se disponían de treinta aviones –incluidos aquellos en trámite de desactivación- los cuales eran insuficientes para equipar a dos grupos aéreos. Se llega así a la disolución del Grupo 2, formalizada con fecha 30 de Octubre de 1967, consolidándose todo el material de vuelo Meteor con el Grupo 3, que a su vez pierde su dotación de MS-760 Paris. La etapa inicial de vuelo en reactor que se cumplía con ellos, es función del reactivado Grupo 2 de Caza Bombardero de la IV° Brigada Aérea a partir de 1968, dando lugar al Centro de Estandarización de Procedimientos para Aviones



Gloster Meteor FMk.4 C-009 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-013 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-014 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-020 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-027 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-057 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-095 (Jorge A. Leonardi).



Gloster Meteor FMk.4 C-099 (Jorge A. Leonardi).

de Combate-CEPAC (mas conocido como la Escuela de Caza). Esta importante re-organización en la etapa final del Meteor no afecto significativamente a la actividad de vuelo, todo lo contrario. Se dio curso cumplimiento a seis ejercicios con despliegues a Mendoza, Bariloche, Corrientes y Comandante Espora. En el Concurso de Tiro Anual Aire-Tierra efectuado sobre el polígono de Isla Mazaruca el equipo del CB-3 con Meteor, obtuvo el mayor puntaje entre ocho participantes, conquistando cinco de los siete premios en disputa. Al concluir 1968 se completaron 3426 horas de vuelo, por lo cual se alcanzó nada menos que el récord de promedio de horas anuales por aeronave. El 5 de Marzo de 1969 tuvo lugar la ceremonia de vuelo solo del CB-3, por la cual fueron habilitados los últimos cinco pilotos en el sistema de armas Meteor. La actividad aérea se desarrollo con normalidad y sin dudas el hecho mas significativo fue la disolución a fines de 1969 del Grupo 3 de Caza Bombardeo. La VII° Brigada Aérea queda conformada ahora con el Grupo Aéreo VII organizado con tres escuadrones , de los cuales al Escuadrón III se le asignaron quince Gloster Meteor ,distribuidos entre tres escuadrillas.

Aun cuando la célula del Meteor era legendaria por su solides, ya eran mas que evidentes los signos de fatiga, con manifestaciones tales como desprendimiento de partes en vuelo. La actividad de vuelo a lo largo de 1970 fue reducida, aunque se cumplieron con normalidad las tareas previstas entre ellas la última práctica de tiro contra manga remolcada por los MS-760 desde Mar de Plata y un ejercicio de defensa aérea a fines de Agosto contra los A-4P Skyhawk. La despedida pública de los Meteor tendría lugar en ocasión de los desfiles aéreos del 9 de Julio y del 17 de Agosto sobre Capital Federal. Su participación en el concurso anual de tiro aire-tierra sobre el polígono de la Isla Mazaruca en Noviembre, sería la última actividad operativa. El 29 de Diciembre de 1970 se llevó a cabo sobre la BAM Morón el vuelo de despedida con doce aviones liderados por el Capitán Jorge Raimondi a bordo del C-088.No obstante esto durante los próximos tres meses se concretaron algunos vuelos individuales aislados , aprovechando las horas remanentes de aviones como el C-038 y el C-051. La baja administrativa se formalizo con fecha 17 de Marzo de 1971, concluyendo así el primer capitulo de la historia del vuelo con reactores en el país.



Escuadrilla de Gloster Meteor del Grupo 3 de Caza Bombardeo sobrevolando la Capital Federal el 9 de Julio de 1968 (Alex Reinhard).

Grupo Aéreo 7

Jefe Grupo Aéreo: Comodoro Carlos Bellido
Jefe III Escuadrón: Mayor José Angel Gutiérrez
Pilotos: Capitán Jorge Raimondi, 1° Teniente Baldomero Colom, 1° Teniente Roberto Gamen, 1° Teniente Jorge Igarzabal, 1° Teniente Amando Medina ,1° Teniente Aldo Tomas, Teniente Edgardo Acosta, Teniente Nelson Godoy, Teniente Miguel Navarro, Teniente Carlos Ossa, Teniente Guillermo Perondi y Teniente Ernesto Rodríguez.
Pilotos adscriptos: Brigadier Jorge J. Sartori, Comodoro José María Romero, Capitán Hermes Barbieri y 1° Teniente Roberto Cardoso
Dotación Aérea: C-002,C-005,C-019,C-027,C-029,C-037,C-038,C-051,C-057,C-071, C-088,C-093,C-094 y C-099.

TECNICA

Respondiendo a las especificaciones del requerimiento F.9/40 del gobierno ingles, que solicitaban el desarrollo de un avión de combate impulsado por turbinas a gas, la Gloster Aircraft Co presento en Noviembre de 1940 su proyecto G.41 relativo a un caza diurno bimotor, bautizado inicialmente "Thunderbolt".El primero de los ocho prototipos voló por primera vez el 5 de Marzo de 1943, equipado con dos motores De Havilland Halford D.1.La primera versión de serie el Model G.41A Meteor FMk.I con motores Rolls-Royce W.2B/Welland I, realizó su primer vuelo el 12 de Enero de 1944.Entro en servicio con el nº 616 Sqdn y fue un avión de pobres performances. Rápidamente fue reemplazado por el Gloster G-41D Meteor FMk.III provisto de motores Rolls-Royce Derwent I. Este seria el primer reactor operacional de la Royal Air Force y el único reactor aliado que entro en servicio durante las semanas finales de la 2ª Guerra Mundial.

El 17 de Julio de 1945 tripulado por Eric Greenwood se efectuó el vuelo inaugural del Gloster G.41F Meteor, equipado con dos reactores Rolls Royce Derwent V –una versión del Rolls-Royce Nene - de 1590 Kg de empuje, los cuales aportaron una sensible mejoría en las performances de la aeronave. Efectivamente el 7 de Noviembre de 1945 uno de los prototipos del Meteor F.4 tripulado por el Group Captain Wilson alcanzo el record mundial de velocidad con 975 Km/Hr. Esta marca fue superada el 7 de Septiembre de 1946 por otro de los prototipos –bautizado "Yellow Peril" - con 991 Km/Hr al mando del Group Captain Donaldson. Poco después fue acortada la planta alar además de introducirse una serie de refuerzos en la célula, tras lo cual la nueva versión entro en producción durante 1947. En total Gloster Aircraft Ltd fabrico 487 de estos aviones para la Royal Air Force, que los identificó como Meteor FMk.4; además de otros 48 que fueron producidos por la Armstrong-Whitworth. La primera exportación data del 5 de Mayo de 1947, al contratarse la venta de un centenar de Meteor FMk.4 para la Argentina, país que seria el mayor usuario fuera de Inglaterra. Otros usuarios de esta aeronave fueron Holanda (65 aviones), Bélgica (48), Dinamarca (20),



Gloster G.41G Meteor FMk.4 I-065 a poco de abandonar la línea de producción de la Gloster. Hucclecote (Inglaterra) ,1948 (Colección Jorge F. Núñez Padín).

Egipto (12) y Francia (2). A partir de 1956 varias decenas de aviones de la RAF fueron modificados por la empresa Flight Refueling Ltd al modelo Meteor UMk.15.

El Gloster G.41 era una aeronave de construccion metàlica convencional con tren de aterrizaje triciclo retràctil. Las alas bajas y rectas se caracterizaban por la presencia de las barquillas de los reactores, en tanto que el estabilizador horizontal se encontraba por encima del chorro de escape de los motores. La cabina monoplaza ,con un blindaje de acero de 7 mm estaba presurizada, aunque el funcionamiento de este sistema fue deficiente. El diseño del Meteor era modular -debido a que su desarrollo se efectuo durante la 2º Guerra Mundial - por lo cual, distintos sub-contratistas distribuidos lo largo de Inglaterra tenian a cargo la fabricación de diferentes componentes en tanto que el armado final se realizaba en instalaciones de la Gloster en Hucclecote. Por tal razon el Meteor era de facil desmontaje ,facilitando su transporte como las tareas de recuperacion de aviones accidentados y su posterior reparaciòn.

Como se menciono el Meteor FMk.4 fuè equipado con una planta alar recortada en 1,47 metros en relacion a la del Meteor FMk.III, convirtiéndose en una aeronave sensiblemente mas maniobrable. El incremento en la velocidad de giro fue acompañado con una velocidad de entrada en perdida mas alta, requiriendose ademàs una carrera de despegue mayor. El nuevo diseño alargado, de las barquillas diseñado para el Gloster Model G.41F le otorgaba un incremento en la velocidad de 120 Km/Hr sin modificar el empuje de la planta de poder. Esto combinado con la instalacion del reactor Derwent V ,



El Capitán Cimadevilla se alista para volar un Meteor del Grupo 3 configurado como biplaza. BAM Morón, 1958 (Comodoro Cléver Refosco vía Atilio Baldini).



A partir de Julio de 1961 y hasta fines de 1967 los Grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo utilizaron aviones MS-760 Paris como adiestradores. En la imagen el MS-760 E-214 con la insignia del "Bólido", durante un despliegue con Meteor FMk.4 en 1965 (Colección Jorge Núñez Padín).

convirtieron a esta en la versión mas veloz de todos los Meteor construidos en serie. Debido a que en el diseño original del Gloster FMk.I se considerò con un armamento de seis cañones de 20 mm , al reducirse la cantidad a solamente cuatro , se produjo un importante desplazamiento de su centro de gravedad hacia atrás. Esta caracterìstica negativa se agudizò con el Gloster G.41F al estar equipado con motores mas pesados. Para compensar la situacion fue necesario incorporar media tonelada de lastre, distribuido entre la proa del avion y en unos aros ubicados en el borde de ataque de las nacelas.

El Meteor fue el primer avion de combate de la Fuerza Aèrea equipado con un novedoso tren de aterrizaje triciclo retràctil, el cual adoleciò de algunas inconvenientes que impedian con alguna frecuencia el despliegue correcto de las ruedas lo cual fue causal de no pocos aterrizajes en emergencia. Pero por otro lado la robustez del mismo le permitìa operar desde pistas poco preparadas de tierra y pasto y hasta con barro, situación imposible para los actuales reactores.

Durante su larga trayectoria al servicio de la Fuerza Aèrea, gran cantidad de modificaciones fueron ensayadas e introducidas en los Meteor FMk.4. Una de ellas estuvo relacionada con la carencia de reactores biplazas-como el Meteor TMk.7, que nunca pudo adquirir . Las dificultades y exigencias de adiestrar a los nuevos pilotos sin la posibilidad de un doble comando junto a un instructor quedaron expuestas desde los primeros días. El 24 de Junio de 1949 resultò destruido el I-059 con el Alférez Carpio en su vuelo inicial y tres días mas tarde ,producto de una colisión aérea quedarìa destruido el I-070 con la muerte del Alférez Gimenez. Unas pocas semanas antes había muerto el Alférez Rangugni en otro accidente. En el período que va de Diciembre de 1957 a Marzo de 1958 se produjo una seguidilla de incidentes que resultaron en la destrucción de cinco aviones (I-003,-032,-043,-056 y -087) con la muerte de dos pilotos. Se intentó una simple solucion ,consistente en adaptar un asiento en el espacio ocupado por las cajas de municion por detrás del piloto Esta adaptación comenzò a desarrollarse en la segunda mitad de 1950 , cuando el 21 de Septiembre



El 1° Ten. Jose Julià pronto a abordar su Meteor durante un despliegue desde un aeródromo de tierra. Observar la insignia de la Escuadrilla 46 en el buzo de vuelo (Colección Jorge Núñez Padín).



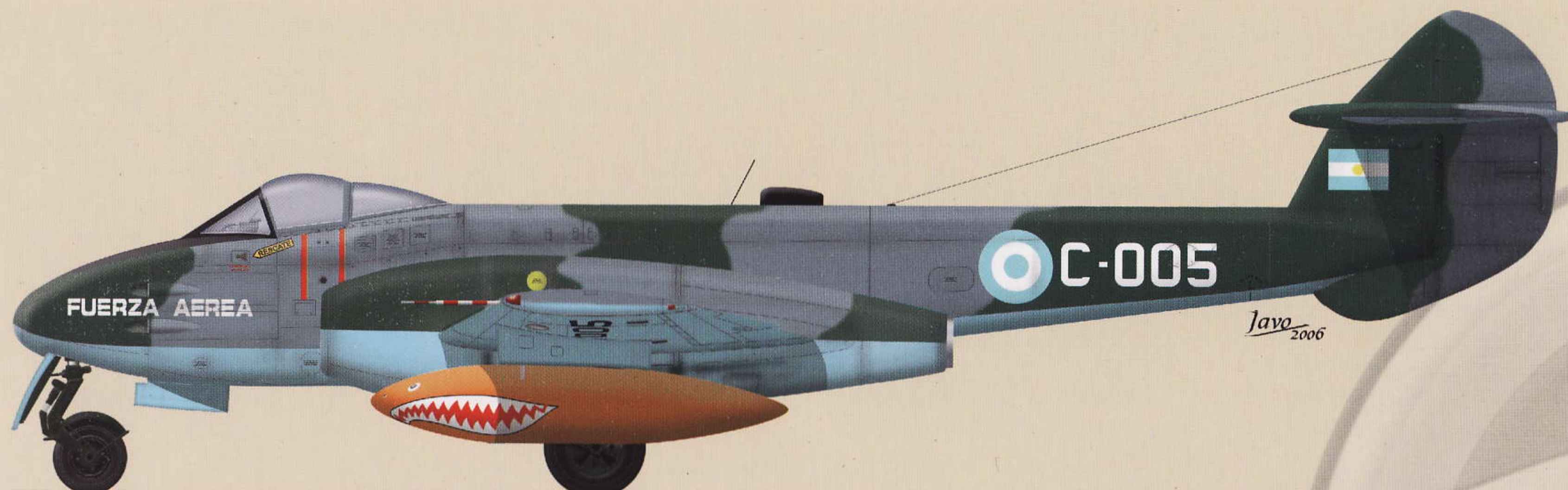
Gloster Meteor FMk.4 C-057 del Escuadrón III del Grupo 7, en una de las últimas fotos en actividad sobre la plataforma de la BAM Morón, a principios de 1970 (Horacio Gareiso).



Gloster Meteor FMk.4 C-005 del Grupo 3 CB, durante una escala técnica en la plataforma de carga del Aeropuerto de Ezeiza (Alex Reinhard).



Gloster Meteor FMk.4 C-009 equipado con el tanque ventral de 180 Galones. Aeropuerto Internacional Ezeiza, 1968 (Alex Reinhard).



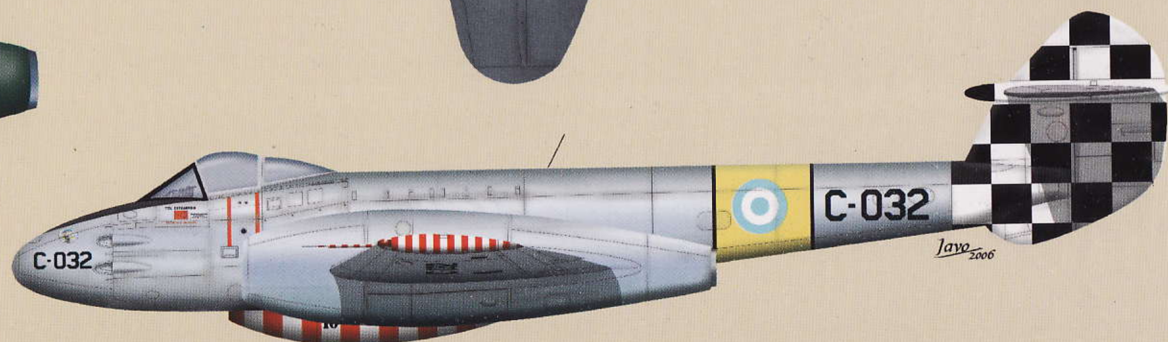
Gloster Meteor FMk.4 C-005 (ex RAF RA390)
III Escuadrón del Grupo Aéreo 7/VIIº Brigada Aérea.
Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires), 1970.



Gloster Meteor FMk.4 C-094 (ex G-5-194))
Grupo 3 de Caza Bombardeo/VIIº Brigada Aérea.
Aeronave del jefe de escuadrón del CB3 Comandante Jose Gonzalez Castro, durante las maniobras del Operativo "Litoral", en el aeródromo de Mercedes(Corrientes) en Octubre de 1960. Al mes siguiente el Meteor C-094 fue transferido al Grupo 2 de Caza Bombardeo tomando parte del Operativo "Soberanía", desplegando hasta el aeropuerto de Rio Gallegos(Santa Cruz). Durante 1962 prestó servicios con la Escuadrilla 46 ,concluyendo su carrera operativa en Diciembre de 1970 al servicio del III Escuadrón del Grupo Aéreo 7. Este Meteor fue el único modificado con una cámara filmadora en su proa, fácilmente identificable por un pequeño carenado que mantuvo hasta el final de sus días.



Meteor FMk.4 C-032, avión personal del Ten. Anselmo"Toba" Estigarribia, cuyo nombre estaba pintado por encima del rectángulo rojo de apertura de emergencia de cabina. Morón, 1961 (Com. Cléver Refosco vía Atilio Baldini)



Gloster Meteor FMk.4 C-032 (ex G-5-132)

Grupo 3 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea

Luego de reparado tras su accidente de Diciembre de 1960,este avión fue utilizado por el Teniente Anselmo "Toba" Estigarribia. Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires),1961.



Meteor FMk.4 I-005 que efectuó el primer vuelo en Argentina el 11 de Julio de 1947, preservado en el Museo Fortín Independencia, donde fue fotografiado el 14 de Abril del 2006 por Jorge Núñez Padín.



Gloster Meteor FMk.4 C-010 utilizado como material didáctico en la Escuela Técnica nº 4.Área Material Quilmes, 30 de Septiembre de 2001. (Jorge A. Leonardi)



Gloster Meteor FMk.4 C-025 en su emplazamiento actual de la Avenida Fuerza Aérea en Córdoba Capital, frente a la Escuela de Aviación Militar/Córdoba el 30 de Enero del 2007(German Rozada).

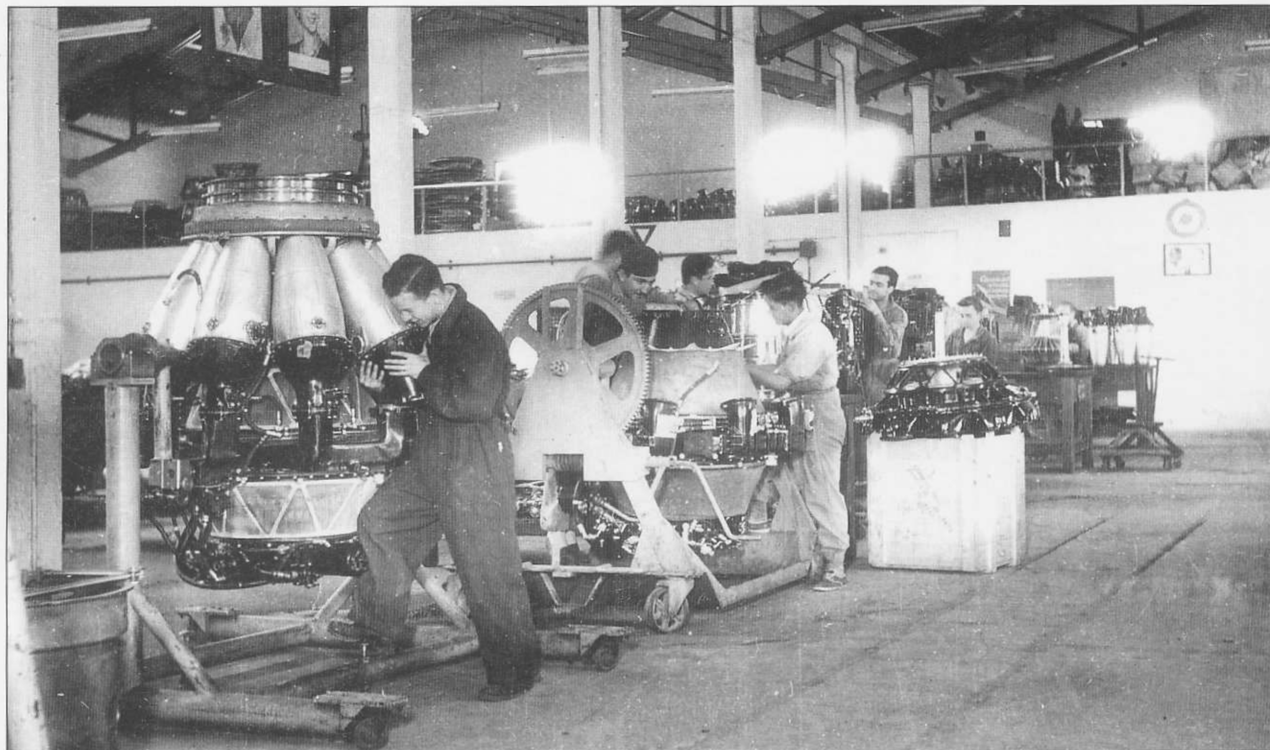


Gloster Meteor FMk.4 C-027 integra la colección Museo Interfuerzas Santa Romana. Justo Daract, 16 de Diciembre de 2006 (Jorge Núñez Padín).

volaron por primera vez los Meteor I-010 en El Palomar y el I-054 desde Tandil. La modificacion podia realizarse en poco tiempo en cualquier aeronave aunque no la convertía en un entrenador. El segundo ocupante carecía de cualquier tipo de equipamiento y solamente en algunos casos se dispuso de sistema de intercomunicación. Esta posición era sumamente incomoda por la falta de presurizacion y por lo ruidosa, ademas de ser peligrosa ya que en caso de emergencia, el ocupante no tenìa chances de abandonar la aeronave. Con todo se la utilizò para llevar a cabo vuelos de orientación o adaptación asi como para traslado ocasional y para funciones de RR.PP. Esta "capacidad" estuvo en uso hasta el año 1960 suspendiendose definitivamente la pràctica tras la asignación de aviones MS-760 Paris a los Grupos 2 y 3 de Caza-Bombardeo.

En al menos dos ocasiones en los Meteor I-021 y -056 fueron re-equipados con semialas de Meteor FMk.III, cuando por alguna circunstancia se hizo necesario realizar vuelos en gran altura. En el Meteor I-056 fuè provisto con una càmara fotografica aunque no hay mayores detalles. Años mas tarde durante 1966 se llevaron a cabo estudios para instalar una càmara fotogràfica fija en posición ventral por detrás del tanque de combustible auxiliar. En 1954 el Meteor I-087 fue afectado al programa de desarrollo del proyectil aire-superficie PTA-1"Tábano", para lo cual se le instalo en la zona ventral, la superficie de control de esta bomba radiocontrolada a efectos de evaluar las caracterìsticas aerodinàmicas.

Como se mencionara el Rolls Royce Derwent era un reactor de funcionamiento confiable pero que presentaba un elevado consumo de combustible. De acuerdo a las tablas, consumía alrededor de 18 litros por minuto durante el funcionamiento en plataforma, en tanto que cada uno de los dos motores del Meteor requería alrededor de 200 litros durante el rodaje y despegue. No es de extrañar que una de las principales recomendaciones que recibían los nuevos pilotos, era la de prestar constantemente atención al indicador de nivel de combustible. La consecuencia de esta falencia fue una la gran cantidad de incidentes, producto del agotamiento de combustible en vuelo. Así el primero de esta larga serie fue protagonizado por el Alférez Juan Carpio el 24 de Abril de 1949, cuando piloteaba el I-059 en su primer vuelo, se quedo sin combustible. Al intentar aterrizar de emergencia en un campo en proximidades de Tandil destruyo totalmente al flamante Meteor con menos de seis meses de uso. Otro hecho similar involucro al Meteor I-025 el 17 de Julio de 1957. Una solución era el uso casi constante del tanque ventral de 180 galones con el cual aumentaba su autonomía en 30 minutos. A pesar de ello, el radio de acción del Meteor seguía siendo insuficiente para operar en un país con las dimensiones de la Argentina y sobre todo durante la década del cincuenta en donde era pequeña la cantidad de pistas aptas para su operación. Aunque era un avión rústico apto de operar en aeródromos de tierra y pasto, el Meteor requería no menos de 1200/1400 metros de pista para trabajar con márgenes de seguridad. La consecuencia es que los despliegues estaban limitados básicamente a la zona central del país(Cordoba, Mendoza, Bahía Blanca, Mar del Plata),en tanto que la operación hacia puntos mas alejados , requerían una cuidadosa planificación del plan de vuelo a la hora de considerar alternativas de emergencia . Cierto era que por tratarse de un interceptor, el cual operaba próximo o desde el objetivo a defender, el problema de la autonomía no era tan importante como lo seria a partir del momento en que se utilizó al Meteor como caza-bombardero. Esta fue la causa fundamental que llevó a la necesidad de investigar la forma de incrementar la capacidad de combustible transportado. Por un lado, se diseño y fabrico un tanque pendular para uso sub-alar el cual se ensayo con el Meteor C-005. El empleo combinado del depósito ventral externo junto a estos tanques alares le permitían al Meteor volar durante dos horas. No se llegaron a construir en serie estos tanques alegándose razones de costo por un lado y por otra parte a que afectaban las características de vuelo en



Trabajos de mantenimiento de las turbinas Derwent en el taller de motores del IAME. Observar a la izquierda las imágenes de Juan y Eva Perón. (Fernando C. Benedetto)





A partir de 1961 los Gloster Meteor fueron efectivamente adaptados para el rol de caza-bombardero mediante la instalación de armamento lanzable. En las imágenes el Meteor C-019 con una carga máxima de ocho bombas de 50 Kgs con soportes L50 y el Meteor C-068 con cohetes Matra T-10 en soportes TR.50. Observar el estado impecable los aviones. BAM Morón, 1961. (Brigadier Mayor Héctor Destri)

la fase de aterrizaje. A pesar de esto último durante 1966 se utilizaron tanques de combustible de 110 galones de los F-86F Sabre, los cuales fueron homologados posteriormente por el CEV-Centro de Ensayos en Vuelo. A partir del año siguiente se ordeno mantener en condición de alistamiento al menos a una docena de Meteos con estos depósitos. Por otra parte tanto en Rio Cuarto como en Córdoba se construyeron tanques de combustible ventrales en aluminio y plástico.

Para hacer frente a la carencia de suficiente numero de motores para los Meteor, se analizó la factibilidad de remotorizarlos con los Rolls-Royce Derwent 8 que entregaban la misma potencia de empuje que los reactores originales. Se adquirió entonces en Inglaterra durante 1962, un importante lote de motores Derwent 8 recorridos y con 300 horas de vida útil. Varias decenas de Meteor fueron equipadas con esta planta de poder, haciendo posible su empleo hasta fines de 1970. Como detalle de interès, puede mencionarse que gran cantidad de reactores Derwent fueron donados a establecimientos educativos para uso como material didáctico. Algunos de estos motores se encuentran en funcionamiento como los instalados

Gloster Model G-41G Meteor FMk.4

Avión interceptor y caza-bombardero, monoplaza, birreactor.

Dimensiones: Longitud x Envergadura x Alto (en mts): 12,50 x 11,30 x 3,96 .

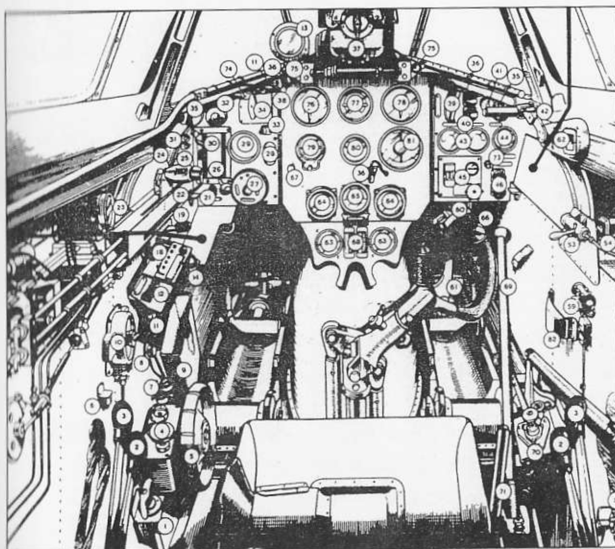
Pesos (en Kg.): Vacío, 5090,00. Máximo de despegue, 8000,00

Planta de poder: 2 reactores Rolls-Royce Derwent V de 3500 lb (15,6 kN) de empuje en el decolaje a 14600 rpm.2 reactores Rolls-Royce Derwent VIII de 3500 lb(15,6 Kn)

Performances: Velocidad máxima, 949,00 Km/Hr a nivel del mar. Velocidad ascensional 2240 m/min. Tiempo de subida a 3500 m, 1,5 minutos. Techo de servicio, 14150 m. Alcance s/depósitos externos, 980 Km. Alcance c/tanques externos,1147 Km .

Equipamiento: Radio VHF Type TR 1464 de 10 canales . ADF Bendix AN/ARN-6.Camara fotografica G.45.Mira giroscopica.

Armamento: Cuatro cañones Hispano-Suiza HS.404 de 20mm. Carga máxima, externa: 2 bombas de 1000 Lbs (454 Kg). Cohetes aire-tierra Matra T.10 de 5"(150 mm). Cohetes SCAR –Sub Caliber Aircraft Rocket de 2,25" de 80 lbs (36 Kg). Bomba Napalm. Bomba Bofors de propósitos generales de 50 Kgs. Bombas de ejercicio de 3 lbs. Tanque auxiliar externo de 120 Gal.(455 Lts) Deposito ventral externo de 180 Gal.(818 Lts)



DISPOSICION DE LA CABINA DE COMANDO.

en el Meteor C-010 de la ENET N° 4 ò el C-071 de la ENET N° 8 de Villa Luzuriaga/Haedo. También la Escuela Industrial N° 6 "X° Brigada Aérea" de Rio Gallegos (Santa Cruz) logró poner en funcionamiento el 27 de Octubre del 2004 una turbina Derwent V.

Para 1966 comenzó a instalarse en los Meteor el sistema ADF AN/ARN-6 (idéntico al utilizado por los Meteor FMk.8 de la Força Aérea Brasileira) como equipo normal de navegación, el cual se había ensayado a bordo del Meteor C-057 algunos años antes. Por último tras ser reclasificado como caza-bombardero, fue implementada la reforma de la planta alar con la instalación de distintos tipos de soporte para el empleo de bombas y cohetes. A partir de ese momento comenzaron a utilizarse cohetes de adiestramiento SCAR de 2,25" para prácticas de ataque a tierra y los por entonces potentes Matra T.10 con cabeza perforante, hueca y explosiva. El arsenal disponible incluía bombas explosivas Bofors y bombas Napalm, que conjuntamente con mejoras introducidas en los cañones transformaron al Meteor FMk.4 en una respetable aeronave de ataque a tierra.

Cañón Hispano-Suiza HS.404

Tomando como base los cañones Hispano-Suiza Type HS.7 y HS.9 - a su vez diseñados a partir del cañón Oerlikon FF S - , hacia 1939 el Ingeniero Mark Birkigt realizó una serie de modificaciones logrando un arma con que imprimía mayor velocidad de disparo a los proyectiles así como una mayor velocidad de fuego. El cañón resultante identificado como Hispano Type 404 fue considerado en su momento como la mejor arma de su categoría. En 1940 la Royal Air Force decidió la compra de este cañón, el cual bajo la denominación Hispano Mk.II para equipar al caza bimotor Westland Whirlwind .Posteriormente fue instalado en los Hawker Hurricane y Supermarine Spitfire. Para 1941 se decidió la construcción bajo licencia en Estados Unidos de esta arma con la designación de M1; aunque por distintos problemas técnicos, resultó ser un arma poco confiable. El cañón HS.404 que era un arma de gran poder destructivo, con un peso de 42 Kg. y 2,30 metros de longitud. Disparaba proyectiles de 20 mm x 110 mm - con un peso de 130 gramos- con una velocidad de boca de 840 metros/segundo. La cadencia de fuego -según las variantes- oscilaba entre 600 a 850 proyectiles por minuto. El diseño inicial del Gloster Meteor incluía un total de seis cañones de 20 mm, por lo cual al reducirse a cuatro armas, el centro de gravedad de la aeronave se corrió hacia atrás por lo cual fue necesario aplicar contrapesos en la proa y barquillas de motores. Este problema sin embargo jugo a favor de la Argentina, ya que al producirse la compra de los Meteor, el gobierno de EE.UU. realizó presiones para impedir la entrega de los cañones y su reemplazo por ametralladoras de menor calibre. Pero los problemas de balanceo que hubieran introducido hicieron inviable dicha propuesta. En definitiva los Gloster Meteor FMk.4 serían los primeros aviones de caza de la Fuerza Aérea artillados con cañones, adquiriéndose un total de 496 ejemplares. En el Meteor C-009 se ensayó una configuración especial de armamento fijo, al reemplazarle dos cañones por dos ametralladoras de 12,7 mm .Gracias al trabajo y capacidad del personal propio fue posible incrementar la velocidad de fuego de los Hispano-Suiza HS.404 de 570 proyectiles por minuto –reales- a 620.



Gloster Meteor FMk.4 C-087 del Regimiento 6 reaprovisionando de combustible su tanque auto-sellante de 1478 litros. Comandante Espora, Octubre de 1949 (Comodoro Gabriel Pavlovcic).

03 GLOSTER METEOR

HISTORIAS INDIVIDUALES

Si bien el contrato firmado entre Argentina y el grupo industrial Hawker Siddeley estipulaba la venta de un centenar de Meteor FMk.4, aunque desconocido, no es menos cierto que un total de doce Gloster G.41E Meteor FMk.III fueron entregados al gobierno argentino. Se trataba de aviones construidos para la RAF, siendo sus matriculas las siguientes: EE370, EE384/EE386, EE388/393, EE395 y EE396. Esta comprobado que al menos seis fueron matriculados y utilizados en vuelo por personal propio en Inglaterra, tal cual lo estipulaban los términos del contrato de venta. Se desconoce el destino final de estas células aunque es factible que fueran trasladadas al país para uso como repuesto. Esto explicaría porque al menos tres Meteor FMk.4 fueran equipados con alas de mayor envergadura correspondientes al modelo anterior. Los aviones positivamente matriculados fueron los siguientes:

I-007 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE370.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-007; baja en Inglaterra el 08.08.47.

I-008 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE385.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-008; baja en Inglaterra el 08.08.47.

I-009 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE392.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-009, baja en Inglaterra el 08.08.47.

I-010 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE393.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-010; baja en Inglaterra el 08.08.47.

I-011 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE395.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-011; baja en Inglaterra el 08.08.47.

I-012 Gloster G.41E Meteor FMk.III
Posiblemente ex RAF EE396.Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.06.47 con matricula I-012; baja en Inglaterra el 08.08.47.

Los primeros cincuenta aviones del pedido argentino fueron en realidad construidos (entre Abril de 1945 a Enero 1948) originalmente para la Royal Air Force según el Contract No.6/ACFT/1490 C.B.7, correspondientes al modelo Gloster G.41F .Los aviones remanentes eran nuevos de fábrica idénticos a los empleados por la RAF. Para cada aeronave, se agrega entre paréntesis la matricula provisoria(Class B markings) inglesa. A titulo informativo el prototipo del biplaza Meteor TMk.7 .fue matriculado G-5-100/G-AKPK.

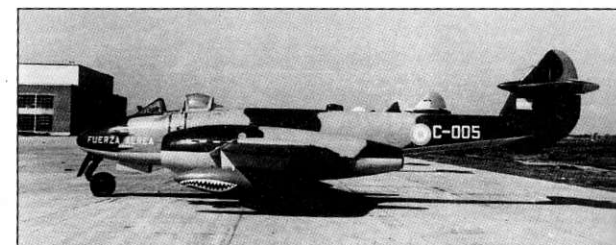
I-001 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-101)
Ex RAF Meteor RA384. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.07.47 como I-001.Asignado el 03.03.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Entregado el 07.04.48. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Rematriculado C-001.Averiado el 02.12.62 tras colisión en tierra, en la BAM Morón contra el Meteor C-002. Daños del 15%, reparado. El 13.11.66 cayó a tierra por perdida de sustentación, durante aproximación final en la Base Aérea Militar Mar del Plata. Piloto Vicecomodoro Enrique Gavazzi ileso; aeronave con daños del 30%.

I-002 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-102)
Ex RAF Meteor RA386. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.07.47 como I-002. Asignado el 03.03.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Entregado el 23.08.48.Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averiado el 28.04.54 en Aeródromo Militar Morón, con daños leves tras ser colisionado por el Meteor I-032.Daños del 5% por colisión contra el Meteor I-005 en el Aeródromo Militar Tandil (Buenos Aires) el 16.04.56.El 17.11.58 concluyó su reparación mayor, por causa de accidente. Rematriculado C-002. Aterrizaje con tren replegado el 01.09.64 en la Base Aérea Militar Morón; piloto Teniente Hipólito Ghiglione ileso. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 .Baja por límite de horas el 30.12.70 con TF: 1437:35 Hrs de vuelo. Preservado en Merlo (Buenos Aires) como C-051.

I-003 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-103)
Ex RAF Meteor RA388. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.07.47 como I-003. Asignado el 03.03.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Entregado en 04.48. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Resulto con daños del 10% tras recibir impactos de cañón en forma accidental el 19.09.55 desde el Meteor I-071, en el Aeródromo Militar Morón. Resultó destruido el 18.03.58 al estrellarse en la localidad de General Rodriguez(Buenos Aires) por causa de falla de material en los controles de vuelo ,produciendo la muerte de su piloto el Teniente Julio Dentone.

I-004 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-104)
Ex RAF Meteor RA389. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.07.47 como I-004.Asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Incidente con daños leves del 5% en la Escuela de Aviación Militar el 16.07.54; piloto Alférez Ricardo Di Liscia ileso .Rematriculado C-004. Destrucción por colisión aérea en vuelo contra el Meteor C-088 el 09.04.63 sobre la localidad de Estación Matheu (Buenos Aires); piloto 1° Teniente Carlos Speranza ileso tras saltar en paracaídas.

I-005 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-105)
Ex RAF Meteor RA390. Primer reactor en volar en el país al mando del Sqdn.Ldr. (Ret) Bill Waterton en la Capital Federal el 11.07.47. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.07.47 como I-005. Averiado el 13.03.48 al despistarse en el aterrizaje en el Aeródromo Militar Tandil. Enviado a Córdoba para su reparación, aunque utilizado temporalmente como material didáctico en la Escuela de Suboficiales entre el 20.08.51 al 18.04.52. Asignado el 02.08.49 al Regimiento 6 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Resultó con daños leves del 10% el 20.03.59 en la Base Aérea Militar Mar del Plata; piloto Teniente Vicente Bozovich ileso. Rematriculado C-005. Despiste el 12.03.68 en la Base Aérea Militar Morón sin daños; piloto 1° Teniente Pascual Soler. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 30.12.70



El Meteor C-005 fue el primero en volar en el país el 11.07.47, permaneciendo en actividad hasta el 30.12.70.

totalizando 1424,15 horas de vuelo. Preservado como monumento en el Museo Fortín Independencia de Tandil (Buenos Aires).

I-006 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-106)

Ex RAF Meteor RA391. Incorporado a la Fuerza Aérea en 04.48. Asignado el 02.08.49 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R) .Resultó destruido el 14.10.58 al estrellarse al interior del Aeródromo Militar Morón mientras efectuaba práctica de tirabuzón en formación; piloto Capitán Oscar Goñi fallecido.

I-007 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-107)

Ex RAF Meteor RA370. Incorporado a la Fuerza Aérea el 28.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora, transferido el 02.08.49 al Regimiento 6 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Destrucción total por impacto contra el suelo en proximidades de Vista Linda (General Rodriguez/Buenos Aires) el 16.06.58, provocando la muerte del Alférez Miguel Antonio Pérez.

I-008 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-108)

Ex RAF Meteor RA385. Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.08.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averiado en la plataforma del Aeródromo Militar Morón el 13.07.53.Resultó con averías del orden del 30% en el Aeropuerto Internacional Ezeiza el 26.11.56, originadas en falla de pilotaje, tripulante Alférez Alberto Aftarchuck. El 21.11.58 experimentó falla de material en una de las turbinas, lo que produjo daños del 50% en el Aeródromo Militar Morón; piloto Alférez Héctor Destri ileso. Aeronave desactivada el 27.10.62.

I-009 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-109)

Ex RAF Meteor RA392. Entregado el 07.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Empleado por las fuerzas revolucionarias en 09.55 con las marcas "Cristo Vence". Retracción de la rueda de proa durante el aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 26.07.57. Rematriculado C-009.Durante tareas de mantenimiento el día 02.09.60 ,mientras estaba rodando en la Base Aérea Militar Morón con el Cabo Principal Amilcar Reyes sufrió daños del 10% por uso incorrecto de frenos y grupo motopropulsor. Despiste en la Base Aérea Militar Morón el 07.03.68 sin daños; piloto Teniente Raul Echenique. Desactivado el 28.08.69.



Meteor FMk.4 I-009 y pilotos rebeldes , que a las ordenes del Comandante Aéreo Revolucionario Comodoro Julio César Krausse operaron desde la pista principal del IAME, en Septiembre de 1955 (Colección Jorge Núñez Padín).

I-010 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-110)

Ex RAF Meteor RA393. Arribó al país con un total de 3,45 horas de vuelo y 8 aterrizajes. Asignado el 03.03.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Entregado el 07.06.48. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Adaptado como biplaza el 21.09.50. Averiado en el Aeródromo Militar Morón el 09.09.53 por colisión del Fiat G.46 Ea-415. Aterrizaje forzoso por falta de combustible el 03.04.54, sobre la ruta n°205 (en proximidades de Cañuelas/Buenos Aires); piloto Teniente Rogelio Balado ileso. Aterrizaje con tren replegado el 14.03.56, sin mayores antecedentes. El 23.05.57 resultó con daños del 10% durante el aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón atribuido a error de pilotaje; piloto Alférez Roque Faulin ileso. Rematriculado C-010. Daños del 25% en la Base Aérea Militar Morón el 30.08.59 atribuidos a errores en el pilotaje; piloto Teniente Wilson Pedroso ileso. Aterrizaje con tren replegado en el Destacamento Aéreo Militar Mar del Plata el 05.11.62 con daños del 10%; piloto 1° Teniente Daniel Panzardi ileso. El 14.08.64 sufrió aplastamiento del tren de aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón; piloto Capitán Juan Correa ileso.Baja por limite de horas el 12.05.70 tras completar 1353,0 horas de vuelo. Transferido en 05.70 a la ENET N° 4 de Quilmes (Buenos Aires), para uso como material didáctico. Se encuentra en excelentes condiciones de preservación con matricula C-010.

I-011 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-111)

Ex RAF Meteor RA395. Incorporado a la Fuerza Aérea el 28.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora . Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Aterrizaje brusco el 19.10.53 en el Aeródromo Militar Morón. El 19.11.56 sufrió rotura del tren de aterrizaje sobre la pista del Aeródromo Militar Morón, mientras estaba tripulado por el Alférez Carlos Quagliardi. Aterrizaje de emergencia en el Aeródromo Militar Morón el 12.11.57. Rematriculado C-011. Empleado por la Escuadrilla 46. El 10.01.66 mientras estaba tripulado por el Teniente Esteban Kindzersky colisionó contra el Meteor C-013 en la plataforma de la Base Aérea Militar Morón, sufriendo daños menores del 13%.Desactivado por límite de horas el 12.05.70.

I-012 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-112)

Ex RAF Meteor RA396. Incorporado a la Fuerza Aérea el 28.06.48. Asignado el 02.08.49 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje de emergencia por falta de combustible en proximidades del Aeródromo Militar Morón el 11.08.53 sufriendo daños de consideración que motivaron su baja (Expdte. "R" n° 161673 DGMA, fechado el 11.05.54); piloto Teniente Rodolfo Zapino. Su célula fue recuperada y enviada al IAME.

I-013 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-113)

Ex RAF Meteor EE570. Incorporado a la Fuerza Aérea el 22.04.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averías menores al rozarse en vuelo contra el Meteor I-035 el 26.06.52. Daños leves por colisión en tierra en el Aeródromo Militar Morón el 18.11.54, contra el Meteor I-053. Rematriculado C-013. Sufrió daños estimados del 40% a causa de un aterrizaje con el tren replegado en la Base Aérea Militar Morón el 18.08.60, piloto Alférez Joaquín Solaberrieta ileso. Asignado a la Escuadrilla 46. Averiado con daños menores del 4% tras roce contra el Meteor C-011 el 10.01.66 en la Base Aérea Militar Morón. Desactivado al alcanzar limite de horas de vuelo el 06.03.70.

con daños del 25%, piloto Teniente Jorge Dulbecco, ileso. Baja por límite de horas el 12.05.71.

I-021 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-121)

Ex RAF Meteor EE544.Averiado durante la operación de descarga en el puerto de Buenos Aires, cayendo al agua. La fábrica entrego una célula de reemplazo (cuya identidad no esta fehacientemente determinada), siendo la fecha de entrega el 15.10.49. Este avión conocido informalmente como el Meteor 101, fue provisto con alas de Meteor FMk.III. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Equipado con el tren de aterrizaje del Meteor I-051 el 15.10.51. Destruido por incendio luego de un aterrizaje brusco el 02.02.52 en el Aeródromo Militar Morón, tripulado por el Alférez Hugo Weber. Aeronave dada de baja con fecha 14.11.53 en el Taller Regional Quilmes (Buenos Aires).

I-022 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-122)

Ex RAF Meteor EE552. Fecha de aceptación el 28.04.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Sufrió daños por principio de incendio en vuelo el 19.04.54, reparado. Rematriculado C-022. Aterrizaje con tren de aterrizaje replegado el 20.11.62 en la Base Aérea Militar El Plumerillo (Mendoza) con daños del 25%; piloto 1° Teniente Daniel Correa.

I-023 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-123)

Ex RAF Meteor EE576.Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Cayo a tierra en proximidades de Castelar (Buenos Aires) por falla en turbina, el 26.01.56, provocando la muerte del Teniente Néstor Marelli.

I-024 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-124)

Ex RAF Meteor EE548. Prestó servicios durante 1946 con el RAF Air Speed Record Team (Tangmere).Incorporado a la Fuerza Aérea el 22.04.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Destruido por impacto contra un banco de arena sobre el Rio de la Plata el 16.01.54, mientras estaba tripulado por el Teniente (FACH) Silvio Girardi, quien fue rescatado herido de las aguas por la Prefectura Marítima.

I-025 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-125)

Ex RAF Meteor EE532.Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.08.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Aterrizaje de emergencia –provocado por agotamiento de combustible - en un camino de tierra en proximidades de Los Mistoles(Santiago del Estero) el 17.07.57, con averías del 21%; piloto Alférez León Vidal Mallo ileso. Rematriculado C-025. Aterrizaje con tren replegado el 09.10.62 en la Base Aérea Militar Morón, tripulado por el Teniente Jose Julià. Desactivado a fines de 1962 por causa del daño estructural, estimado en el 40%. Destinado inicialmente para su preservación al Museo Nacional de Aeronáutica.Empleado como monumento en el acceso a la Base Aérea Militar Morón a partir del 10.01.64, con matricula I-025.Transferido durante 1988 a la Escuela de Aviación Militar (Córdoba) en donde se encuentra preservado con la matricula C-025 y esquema táctico.

I-026 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-126)

Ex RAF Meteor EE572. Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.08.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Daños menores por presencia de piedras en la pista del Aeródromo Militar Morón el 05.08.54; piloto 1° Teniente Aldo Barbuy. Destrucción por causa indeterminada según Expdte. 12107 el 28.09.56 en proximidades de Tandil, produciendo la muerte del Capitán Guillermo Villarrazo.

I-027 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-127)

Ex RAF Meteor EE527.Prestó servicios durante 1946 con el RAF Air Speed Record Team(Tangmere).Primer vuelo el 02.07.48. .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Sufrió daños del 20% por aterrizaje con tren replegado, en el Aeródromo Militar Morón, mientras estaba tripulado por el Alférez Cesar de la Colina el 11.05.54. Averiado en circunstancias desconocidas que lo mantuvieron en reparaciones hasta el 19.04.46.Rematriculado C-027. Fallas en el sistema hidráulico del tren de aterrizaje provocaron el despiste en el Destacamento Aéreo Militar Reconquista (Santa Fe) el 28.03.61; piloto 1° Teniente Alexis De Nogaetz ileso. Choque contra objetos durante aterrizaje en el Destacamento Aéreo Militar Mar del Plata el 21.04.64, con daños leves del 7%; piloto 1° Teniente Knud Andreassen ileso. Aterrizaje con tren replegado en la pista auxiliar de la VII° Brigada, el 01.08.66, sufriendo daños del 2%; piloto Teniente J.C. Ferreira ileso. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 30.12.70.Destinado a la Universidad Nacional de Córdoba (Córdoba), para su empleo como material didáctico. Transferido en comodato al Museo Regional Interfuerzas Santa Romana (Justo Daract/San Luis) donde se encuentra actualmente en excelentes condiciones de preservación.



Gloster Meteor FMk.4 C-027 asignado al Grupo 3 de Caza Bombardeo, tras sufrir un despiste en el DAM Reconquista el 28 de Marzo de 1961(Fuerza Aérea).

I-028 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-128)

Ex RAF Meteor EE535.Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.07.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Destrucción total el 08.04.54 al caer a tierra en proximidades de Lujan (Buenos Aires), causando la muerte del Teniente Rodolfo Zapino.

I-029 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-129)

Ex RAF Meteor EE537.Realizo su primer vuelo el 09.07.46 en Inglaterra. Primer vuelo en el país el 12.10.48.Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora.,siendo aceptado con fecha 15.10.48. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje de emergencia en un campo próximo a Tapalquè(Buenos Aires) el 25.10.51, mientras estaba tripulado por el Alférez Enrique Gavazzi. Rematriculado C-029.Colisión contra manga de tiro remolcada el 25.11.69 sobre Mar del Plata (Buenos Aires), sufriendo averías

menores. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 .Baja por límite de horas el 30.12.70 totalizando 1278:10 Hrs de vuelo. Asignado a la Escuela de Aprendices de la V° Brigada Aérea (Villa Reynolds/San Luis), siendo posteriormente emplazado como monumento en el acceso a la ciudad de San Luis (San Luis). Restaurado en el Área Material Rio Cuarto y trasladado al Museo Regional Interfuerzas Santa Romana (Justo Daract/San Luis), a finales del 2001, aunque pocos meses después fue devuelto a la Fuerza Aérea.

I-030 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-130)

Ex RAF Meteor EE542. Aceptado el 28.06.48. .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje con tren replegado el 31.07.53 en el Aeródromo Militar El Palomar (Buenos Aires), reconstruido en Rio Cuarto. Rematriculado C-030. Sufrió daños del 18% durante aterrizaje con pata Derecha del tren de aterrizaje replegada el 24.10.60 en la Base Aérea Militar Morón; piloto Alférez Norberto Feo ileso. Desactivado por baja el 23.10.62.

I-031 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-131)

Ex RAF Meteor EE588.Aceptado el 15.10.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Despiste en el Aeródromo Militar Tandil (Buenos Aires) el 22.05.50, con destrucción del tren de aterrizaje. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Resultó con daños del 10% por falla de material el 29.04.54 en el Aeródromo Militar El Palomar; piloto Comandante Carlos Catalá. En su reconstrucción se utilizó la sección de proa del Meteor I-030. Averías del 30% durante el aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón por falla en el sistema de retracción de las ruedas el 14.03.57, piloto Capitán Carlos Carus. Sufrió daños estructurales por causa desconocida el 17.02.68 en la Base Aérea Militar Morón; piloto Comandante Guillermo Cáceres. Emplazado inicialmente como monumento en Morón(Buenos Aires).Actualmente preservado en el Liceo Aeronáutico, en la localidad de Funes(Santa Fe).

I-032 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-132)

Ex RAF EE581.Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Colisión con balizas durante rodaje en el Aeródromo Militar Morón, el 27.08.56, piloto Alférez Ramón Arneodo. Resultó con daños importantes en el Aeródromo Militar Tandil el día 19.05.58 al entrar en pérdida durante el aterrizaje por parte del Alférez Carlos V. García. Reparado y rematriculado C-032.Asignado en 1961 al Grupo 3 de Caza Bombardeo. Daños leves por falla del sistema de frenado durante aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el día 21.12.60; piloto Comandante Enrique Gavazzi ileso. Entrada en pérdida por falla de una turbina durante vuelo en formación ,cayendo a tierra dentro del predio de la Base Aérea Militar Morón el 19.03.67; destrucción total , causando la muerte del piloto Teniente Carlos Booth



Gloster Meteor FMk.4 C-032 luego del despiste sufrido por el Comandante E. Gavazzi el 21 de Diciembre de 1960, tras aterrizar en la Base Aérea Militar Morón. (Comodoro Cléver Refosco vía Atilio Baldini).

I-033 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-133)

Ex RAF Meteor EE582. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora , e incorporado el 15.10.48 a la Fuerza Aérea . Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Destrucción total por falla no determinada el 19.11.54. Piloto Alférez Cesar de la Colina, ileso.

I-034 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-134)

Ex RAF Meteor EE574. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.10.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Desprendimiento del tanque de combustible ventral el 21.08.56 durante aterrizaje en el Aeródromo Militar Tandil; piloto Teniente Héctor Roy. Rematriculado C-034. Empleado por la Escuadrilla 46. Baja al alcanzar limite de horas el 16.03.66.

I-035 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-135)

Ex RAF Meteor EE580. Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.07.48 y asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Rematriculado C-035.Destruido por colisión aérea contra el Meteor C-096 el 12.07.60 sobre Pontevedra (Buenos Aires); piloto Teniente Omar Torres falleció

I-036 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-136)

Ex RAF Meteor EE577. Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.04.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Incidente en vuelo sobre el Aeródromo Militar Tandil el 08.05.56, cuando realizaba un vuelo tripulado por el Alférez Risogano Pellegrino, configurado como biplaza. Destrucción por impacto contra el suelo el 02.05.68 en la localidad de El Algarrobal (Mendoza); piloto Teniente Hernan Arrilaga muerto.

I-037 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-137)

Ex RAF Meteor EE583. Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.04.48 y asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Utilizado como fuente de repuestos por espacio de algunos años, retornando a la actividad el 12.11.54.Rematriculado C-037. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja al alcanzar el límite de horas el 30.12.70 tras completar 1475,45 horas de vuelo.

I-038 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-138)

Ex RAF Meteor EE587.Fecha de entrega el 23.08.48. Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje de emergencia el 09.04.54 en la pista del Aero Club José C. Paz con daños del 30%.Desperfectos en el tren de aterrizaje ,le ocasionaron daños del 5% en el Aeropuerto de Córdoba el 12.05.56; piloto Teniente Aníbal Laborda. Rematriculado C-038. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Desactivado el 12.05.70. Preservado en el Aero Club Junín (Buenos Aires).

I-039 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-139)

Ex RAF Meteor EE585.Fecha de entrega el 23.07.48 a la Fuerza Aérea



Gloster Meteor FMk.4 C-038 del Grupo 3 de Caza Bombardeo, expuesto en el predio de la Sociedad Rural, durante la Exposición Aeronáutica y Espacial.Palermo/Buenos Aires, Noviembre de 1968 (Jorge A. Leonardi).

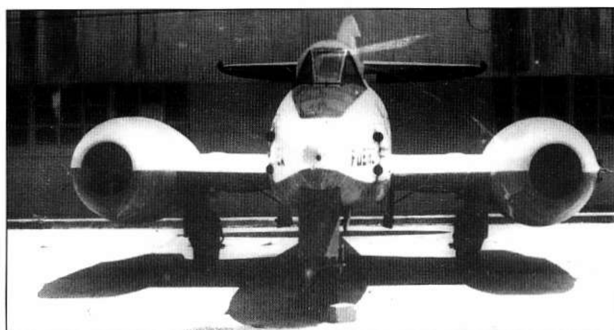
y asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). El 26.06.57 durante maniobra de rodaje en el Aeródromo Militar Morón sufrió fallas en el sistema de frenos, embistiendo al Meteor I-094(daños del 15%) y al I-090(1%); el Meteor I-039 tripulado por el Alférez Héctor Destri resultó con daños del 40%.Rematriculado C-039. Por causa de descuido en el restablecimiento del avión sufrió daños del 65% en la Base Aérea Militar Morón el 18.05.60, piloto Teniente Héctor Panzardi ileso.

I-040 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-140)

Ex RAF Meteor EE589. Incorporado el 02.10.48 a la Fuerza Aérea y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Plantada de motor en vuelo, causo un aterrizaje de emergencia el 12.11.52 en el Aeródromo Militar Morón. En dicha ocasión se encontraban a bordo dos ocupantes, el Teniente Reynaldo Gouarderes y el Suboficial Tapia, quienes resultaron ilesos. La aeronave sufrió daños de consideración en su estructura por lo cual fue desactivada.

I-041 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-141)

Ex RAF Meteor EE586. Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.04.48. Vuelo de aceptación el 02.09.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora ,transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Asignado durante 1960 a la Fábrica Militar de Aviones. Rematriculado C-041. Empleado por la Escuadrilla 46. Pérdida en vuelo del tanque ventral el 17.10.62 sobre Rafaela (Santa Fè); piloto 1° Jose M. Ignes Rosset. Baja por límite de horas el 12.05.69, totalizando 1338,10 horas. Preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica (Morón).



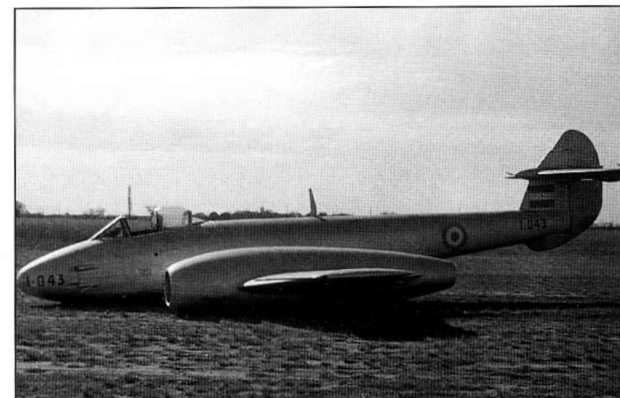
Gloster Meteor FMk.4 C-041 del Grupo 3 de Caza Bombardeo asignado a la Escuadrilla 46, con el esquema de pintura de la misma. El 17 de Octubre de 1962, durante una exhibición en Rafaela (Santa Fe) perdió el tanque ventral de combustible. (Horacio Gareiso colección Jorge Núñez Padín)

I-042 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-142)

Ex RAF Meteor EE541. Incorporado a la Fuerza Aérea el 28.06.48 .Asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Destrucción por colisión aérea contra el Meteor I-078 sobre la localidad de Campana (Buenos Aires) el 17.11.52; piloto Teniente Hernan Aracama logro salvar su vida saltando en paracaídas.

I-043 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-143)

Ex RAF Meteor EE540.Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.08.48. Asignado el el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora ,transferido el 02.08.49 al Regimiento 6 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Empleado por las fuerzas revolucionarias en 09.55 con las marcas "Cristo Vence". Resultó con daños del 20% por causa de falla en el tren de aterrizaje, sobre la pista del IAME el 23.05.56; piloto Capitán Luis Herrero ileso. Aterrizaje de emergencia en terrenos de la Estancia La Melga (proximidades de Rio Cuarto/ Córdoba) atribuida a fallas de pilotaje



Gloster Meteor FMk.4 I-043 tras su aterrizaje de emergencia con tren replegado en la pista del IAME (Córdoba) el 23 de Mayo de 1956 (Sebastian Novais).

el 22.12.57, sufriendo daños del 85% que motivaron su baja; piloto Alférez Ramón Arneodo ileso.

I-044 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-144)

Ex RAF Meteor EE534. Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.10.48. Asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje con tren replegado el 18.06.52 en el Aeródromo Militar Morón. Rematriculado C-044. Baja por límite de horas el 26.11.66.

I-045 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-145)

Ex RAF Meteor EE547.Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.08.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora ,transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Resultó con averías del 60% durante el aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 24.11.55, por causa de mal estado de la pista. Piloto 1° Teniente Rafael Cantisani. Aeronave desactivada.

I-046 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-146)

Ex RAF Meteor EE543. Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.10.48.Asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Durante un vuelo de instrucción realizado el 16.01.50 sufrió la pérdida del carenado de un motor, por lo que se precipitó a tierra en proximidades de Tandil (Buenos Aires), provocando la muerte del Teniente Ulises Bernasconi.

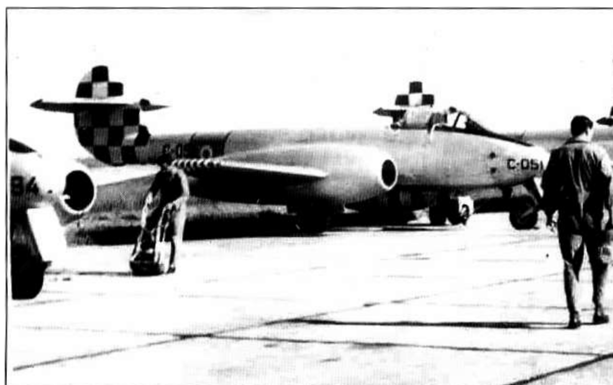
I-047 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-147)
Ex RAF Meteor EE533. Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.08.48 .Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora ,transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Destrucción por colisión aérea contra el Meteor I-097 sobre la localidad de Tandil(Buenos Aires) el 20.04.51; piloto Teniente Jorge Lazzari logro salvar su vida saltando en paracaídas.

I-048 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-148)
Ex RAF Meteor EE539. Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.10.48 .Asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49 Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Falla en el tren de aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 06.08.57 con daños del 50%; piloto Alférez Gerardo Varela ileso. Rematriculado C-048. Daños menores del orden del 8% sobre la plataforma de la Base Aérea Militar Morón el día 02.12.62. Averiado por aterrizaje corto en la Base Aérea Militar Morón el 21.01.66, lo que motivó su posterior baja.

I-049 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-145)
Ex RAF Meteor EE536. Incorporado a la Fuerza Aérea el 02.08.48.Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora ,transferido al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Daños por engranamiento de la turbina Izquierda el 27.09.56, piloto Alférez Alberto Aftarchuk. Al tomar tierra se replegó la rueda de nariz, produciendo la explosión e incendio del tanque de combustible ventral. Rematriculado C-049. El día 29.04.60 el piloto Alférez Oscar Bahamondes efectuó un aterrizaje corto en la Base Aérea Militar Morón resultando la aeronave con destrucción casi total(95%),lo que motivó su baja.

I-050 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-150)
Ex RAF Meteor EE541. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Averías en el tren de aterrizaje de nariz el 20.09.54 durante rodaje en el Aeródromo Militar Morón Engranamiento en vuelo de la turbina Izquierda, resultando con daños del 70% el 23.08.55. Piloto 1ºTeniente Valentín Biro, ileso.

I-051 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-151)
Vuelo de aceptación el 15.05.49.Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.08.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Retorno al servicio activo en 06.53, luego de reparados los daños causados por accidente en fecha desconocida. Rematriculado C-051.Aterrizaje con tren replegado el 23.11.69 en la Base Aérea Militar Morón con daños leves del 4%; piloto Teniente Ernesto Rodriguez ileso. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 .Baja por límite de horas el 12.05.70, tras completar 1450,30 horas de vuelo. Transferido al Área Material Quilmes, para su acondicionamiento para exhibición en la Ciudad de los Niños de Gonnet (Buenos Aires), con falsa matrícula C-002.Transferido en 05.99 y preservado en el Museo Aeronáutico "Vicente Churin" del Aero Club Baradero (Buenos Aires).



Meteor FMk.4 C-051, fue el primer avión construido nuevo de fábrica que recibió la Fuerza Aèrea, actualmente preservado en Baradero (Comodoro C. Refosco)

I-052 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-152)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 10.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Aterrizaje de emergencia por ingestión de cuerpo extraño, con tren replegado en el Aeródromo Militar Morón el 25.05.56.que provocaron su destrucción total; piloto Jorge Dellepiane ileso.

I-053 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-153)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 20.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).El 12.12.57 experimentó daños del 10% por roturas de tuberías de sistema de frenado en el Aeródromo Militar Morón; piloto Alférez Juan Correa ileso. Rematriculado C-053. Durante un aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el 12.06.62, se rompió la pata Derecha del tren de aterrizaje por falla de material; piloto Teniente Jose Julià ileso. Aeronave con daños estimados del 25% en su célula lo que motivaron su descargo a fines de 1962.

I-054 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-154)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 16.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Adaptado como biplaza, realizando el primer vuelo el 21.09.50. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Record sudamericano de altura el 12.05.54 al mando del Capitan Jorge Quagliardi. El 27.11.56 mientras sobrevolaba la localidad de Álvarez (Buenos Aires) experimento desprendimiento del tanque ventral; piloto Capitán Jose Gonzalez Castro ileso. El 21.08.57 sufrió plantada en vuelo de la turbina Derecha, por lo que se precipitó a tierra con destrucción total en la localidad de Morón; piloto Teniente Alberto Aftarchuk fallecido.

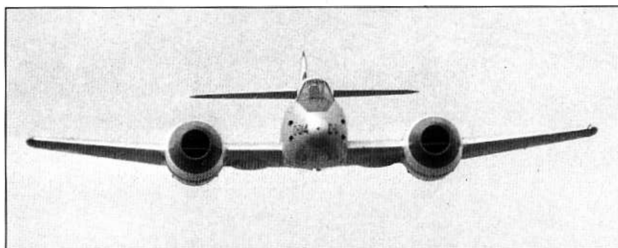
I-055 Glister G.41G Meteor FMk-4 (G-5-155)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 04.11.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). El día 21.04.50 mientras volaba a ciento cuenta metros de altura, sufrió una explosión seguida de incendio, que causaron su destrucción total en proximidades de la localidad de Vela (Buenos Aires). Piloto Teniente Gregorio M. Salinas

I-056 Gloster G.41 G Meteor FMk-4 (G-5-156)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 27.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Asignado temporalmente al IAME, para su modificación con alas de Meteor FMk.III, y su adaptación como avión aerofotográfico en altura. El 22.06.58 entró en pérdida durante aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón atribuida a error de pilotaje, sufriendo daños del 90% que motivaron su baja; piloto Capitán Orlando Arrechea ileso.

I-057 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-157)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.07.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza

I-014 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-114)

Ex RAF Meteor EE575. Entregado el 07.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Retracción de la rueda de proa durante aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 06.09.51; piloto Teniente Quagliardi. Choque en vuelo sobre Morón el 30.07.56 contra el Meteor I-072 durante un cambio de formación de combate. El avión tripulado por el Capitán Oscar Goñi sufrió daños del 5%, en tanto que el I-072 piloteado por e Teniente Héctor Luoni resultó con averías del 10%.Averiado por aterrizaje con tren replegado en la Base Aérea Militar Morón el 18.08.60, con daños del 40%.Reparado, retorno al servicio como C-014. Utilizado por la Escuadrilla 46. Daños menores durante el aterrizaje al replegarse la rueda de nariz en la Base Aérea Militar Morón el 24.05.68; piloto Teniente Hipólito Cardozo .Desactivado por alcanzar límite de horas el 12.05.70.Preservado como monumento en la ciudad de Goya(Corrientes).



Meteor FMk.4 C-014 en vuelo rasante sobre el Rio de la Plata, durante la demostración aérea "Operativo Costanera" . Buenos Aires, 2 de Octubre de 1960(Marcelo W. Miranda).



Meteor FMk.4 C-014 preservado en la ciudad de Goya/Corrientes. Se alcanzan a ver sobre la barquilla del motor franjas roja y blanca pintadas en 1961 (Sergio Tizzoni).

I-015 Gloster G-41G Meteor FMk.4 (G-5-115)

Ex RAF Meteor EE551.Incorporado a la Fuerza Aérea el 07.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Durante pruebas en tierra, sufrió rotura del freno de rueda de nariz, colisionando contra un hangar en el Aeródromo Militar Morón el 28.09.55; el Suboficial Francisco Lore, que se encontraba en la cabina resultó ileso. Retracción accidental en tierra del tren de aterrizaje el 08.05.56 con daños mínimos, piloto Alférez Rodolfo Carnelli. Colisión contra baliza de señalización durante aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 21.03.57, piloto Alférez Alberto Aftarchuk. Rematriculado C-015. El 29.06.60 durante un vuelo de aceptación tras una inspección general realizada por la F.M.A. se detienen ambas turbinas , tras lo cual el Teniente Andres Antonietti efectuó un aterrizaje de emergencia en cercanías a Rio Tercero(Córdoba) sufriendo daños del 65%.Reparado, retornando al servicio activo como C-015.Utilizado por la Escuadrilla 46. Colisión contra baliza de señalización durante un aterrizaje largo en la Base Aérea Militar Morón el 06.06.62, con daños estimados en el 30% de su estructura. Dado de baja a fines de 1962.

I-016 Gloster G-41G Meteor FMk.4 (G-5-116)

Ex RAF Meteor EE569. Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.04.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Aterrizaje de emergencia sobre un camino de tierra en proximidades de Balcarce (Buenos Aires) el 01.09.48. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Destrucción total por impacto contra el suelo el 10.10.51 en proximidades del Paraje Fulton (Tandil/Buenos Aires), provocando la muerte del 1° Teniente Carlos Brusa.

I-017 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-117)

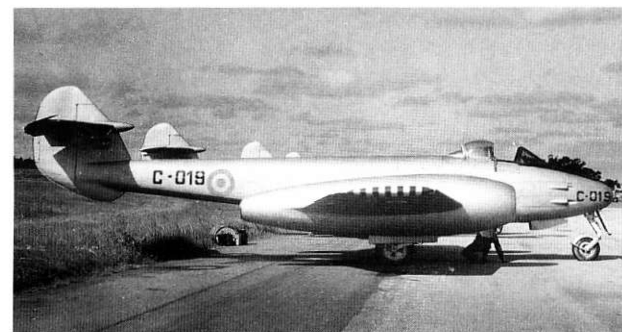
Ex RAF Meteor EE554. Incorporado a la Fuerza Aérea el 07.06.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Colisión contra obstáculo en la pista del Aeródromo Militar Morón el 31.01.56 sufriendo daños del 45%; piloto Capitán José González Castro. Aeronave dada de baja, a consecuencia de este accidente.

I-018 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-118)

Ex RAF Meteor EE571.Incorporado a la Fuerza Aérea el 07.04.48. Desintegrado en vuelo el 23.04.48, al exceder los limites de resistencia estructural a la salida de un tonel, provocando la muerte del Teniente Jorge Rangugni.

I-019 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-119)

Ex RAF Meteor EE553.Fecha de entrega el 23.08.48. Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora .Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averiado en tierra el 16.03.53 en el Aeródromo Militar Morón, al ser colisionado por el Fiat G.46 Ea-462. Rematriculado C-019. Daños del 5% en el tren de aterrizaje principal el 03.08.61 en el Destacamento Aéreo Militar Mar del Plata (Buenos Aires), tripulado por el Teniente Jose Julià. Asignado a la Escuadrilla 46. Averías leves durante aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el 31.12.67, piloto 1° Teniente Vicente Hermida. El 09.07.68 sufrió la detención de una turbina en vuelo, logrando aterrizar sin problemas en la Base Aérea Militar Morón; piloto Teniente Ricardo Schmitt. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 12.03.71. Donado en 1974 a la Intendencia de Santa Rosa(La Pampa),quedando emplazado en la Rotonda Norte de la Avenida Spinetto con matricula I-021, en lamentable estado de abandono.



Gloster Meteor FMk.4 C-019 del Grupo 3 de Caza Bombardeo, asignado a la Escuadrilla 46 en el aeropuerto de Carrasco (Montevideo) en ocasión del "Operativo Santos Dumont II", el 15 de Marzo de 1964. (Rolando Grasso Alfaro vía Marcelo W. Miranda)

I-020 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-120)

Ex RAF Meteor EE546. Fecha de aceptación el 21.04.48.Asignado el 02.10.48 al Regimiento 4 de Caza Interceptora.Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Rematriculado C-020. Aterrizaje con tren de aterrizaje replegado el 19.01.61 en la Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires) con daños menores. Aterrizaje brusco el 04.12.68 en la Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires)

Interceptora según O.D.n°41(R). El 22.11.52 efectuó un aterrizaje con tren replegado en el Aeródromo Militar Morón, con averías estimadas en el 20%.Daños del 5% por falla en el tren de aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 25.04.56; piloto Capitán Oscar Goñi. Rematriculado C-057. Utilizado por la Escuadrilla 46. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 30.11.70. Preservado como monumento en la localidad de Loreto (Santiago del Estero).



Gloster Meteor FMk.4 C-057 (Jorge A. Leonardi).

I-058 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-158)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 20.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Durante un aterrizaje el día 16.10.55,colisiono con obstáculos en la cabecera de la pista del Aeródromo Militar Morón, sufriendo daños del 80% que motivaron su baja. Piloto 1° Teniente Jorge Lazzari, ileso.

I-059 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-159)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 27.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49.Aterrizaje en emergencia por falta de combustible el 24.06.49 en proximidades de la Base Aérea Militar Tandil, que le produjeron daños del 75% lo que motivaron su baja del servicio. Piloto Alférez Juan Carpio, ileso.

I-060 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-160)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 17.01.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Cayó a tierra el 12.08.54 en proximidades de James Craig (Córdoba), con destrucción total y a muerte del piloto Teniente Arturo Piccione.

I-061 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-161)

Vuelo de aceptación, realizado el 09.01.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Incorporado a la Fuerza Aérea el 17.01.49.Empleado por las fuerzas revolucionarias en 09.55 con las marcas "Cristo Vence". Averiado el 15.11.57 durante el aterrizaje en Aeroparque Jorge Newbery por error de apreciación del tripulante, sufriendo daños del 30%; piloto Alférez Cesar Piñón ileso.

I-062 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-162)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 17.01.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje de emergencia el 04.06.52 en el Aeródromo Militar Morón. Reconstruido completamente con partes recuperadas del Meteor I-064, tras incidente ocurrido en fecha y circunstancias desconocidas. Daños menores estimados en el 2% el 20.05.58 en el Aeroclub La Plata (Buenos Aires), por falta de combustible. Rematriculado C-062. Averiado el 06.04.61 durante el aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón por repliegue del tren; piloto Alférez Hugo César Aveta ileso. Dado de baja a fines de 1961, por presentar daños estructurales.

I-063 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-163)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).El 16.06.55 tripulado por el Teniente Adradas, derribò al AT-6 Texan 0352/3-A-23 sobre la Capital Federal. Rematriculado C-063. Incidente con daños leves producido por falla del sistema eléctrico en la Base Aérea Militar Mar del Plata, el 24.09.59; piloto Teniente Herberto Vicentini ileso. Daños leves por incorrecto despliegue del tren de aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el 27.03.61; piloto 1°Teniente Juan Arbeletche ileso. Sufrió aplastamiento del tren de aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el 19.07.61; piloto Teniente Manuel Villagran ileso. Roce durante la fase de despegue contra el Meteor C-076 en la Base Aérea Militar Morón el 31.08.64; piloto Teniente Eduardo Marinelli. Desprendimiento del tanque de combustible ventral en vuelo el 03.05.66 a 1200 metros de la cabecera 01 de la Base Aérea Militar Morón; piloto Teniente Jorge Recalde. Aterrizaje con tren replegado el 05.05.66 en la Base Aérea Militar Morón con daños del 60%; piloto 1° Teniente Romeo Gallo ileso.



Gloster Meteor FMk.4 C-063 tras un aterrizaje con tren replegado e incendio en su turbina derecha el 5 de Mayo de 1966 en la BAM Morón, que determinaron su desactivación. Dos días antes, había perdido el tanque ventral en fase despegue. (Horacio Gareiso)

I-064 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-164)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.07.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Amerizaje forzoso frente a la costa de Colonia (Uruguay) el 16.06.55 por falta de combustible, quedando semi-hundido .Recuperado y canibalizado para la reconstrucción del Meteor I-062.

I-065 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-165)

Vuelo de aceptación el 03.01.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49.Incorporado a la Fuerza Aérea el 23.07.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje forzoso por plantada de motor en vuelo el 23.09.52 en proximidades de Pontevedra (Buenos Aires) sufriendo daños del 30%; piloto Teniente Rolando Abdala. Aterrizaje con tren replegado en el Aeródromo Militar Morón el 11.07.58. Rematriculado C-065. Baja por límite de horas el 16.03.66.

I-066 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-166)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 16.12.48 y asignado al Regimiento

4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averiado durante el aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón, por rotura de la rueda de nariz, el 11.09.53. Rematriculado C-066.Baja al alcanzar límite de horas el 23.08.69.



Gloster Meteor FMk.4 C-066 con aspecto desgastado, estacionado frente al edificio principal de la Base Aérea Militar Morón, circa 1965 (Horacio Gareiso vía Marcelo W. Miranda).

I-067 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-167)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Estrellado en proximidades de Ezeiza, durante aterrizaje con principio de incendio y humo en cabina el 19.11.51, resultando destruido. Piloto Carlos Alberto Albarracin muerto en el incidente.

I-068 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-168)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 16.12.48 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averías leves por golpe en la zona ventral durante vuelo rasante el 08.06.51, mientras lo tripulaba el Alférez Orlando Arrechea. Salio de pista durante aterrizaje en la Base Aérea Militar Mar del Plata el 08.09.57. Rematriculado C-068. Aterrizaje largo en Córdoba el 21.03.62, con daños leves del 3%. Aterrizaje brusco el 20.08.63 en la Base Aérea Militar Morón con daños del 60% que motivaron su desactivación; piloto Alférez Luis García ileso.

I-069 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-169)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Realizó vuelo de aceptación el 18.05.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Daños del 10% por fallas en el motor Derecho el 19.11.54; piloto Teniente (FAE) Hugo Reyes.Embestido en la plataforma del Aeródromo Militar Morón el 29.05.55 por el DH-104 Dove LQ-YAR. Rematriculado C-069. Resultó con daños estimados en un 25% el 30.08.60, durante un aterrizaje con la rueda derecha replegada en la Base Aérea Militar Morón; desactivado.



Gloster Meteor FMk.4 C-069 tras un aterrizaje en emergencia por rueda replegada, que le ocasionaron daños estimados en el 25%. Morón, 30 de Agosto de 1960 (Comodoro Cléver Refosco vía Atilio Baldini).

I-070 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-170)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49.Destruido por colisión en vuelo el 27.06.49 sobre la ciudad de Tandil (Buenos Aires), al chocar contra el Meteor I-092; piloto Alférez William Félix Gimenez fallecido.

I-071 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-171)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49.Primer vuelo el 05.09.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Daños leves por falla de material el 20.07.54, mientras era tripulado por el 1 Teniente Enrique Gavazzi. Averiado en la plataforma del Aeródromo Militar Morón el 18.09.55.Rematriculado C-071. Utilizado por la Escuadrilla 46. Sufrió daños menores al colisionar los Meteor C-048 y -088 en la plataforma de la Base Aérea Militar Morón. Aterrizaje brusco el 21.04.64 en el Destacamento Aéreo Militar Mar del Plata con daños del 12,5%; piloto Vicecomodoro Juan Carpio ileso. Aterrizaje con tren replegado el 13.09.66 en la Base Aérea Militar Morón con daños del 15%; piloto Alférez Ricardo Schmitt. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 30.12.70. Transferido a la Escuela de Educación Técnica N°8 "Jorge Newbery" ubicada en Villa Luzuriaga(Haedo/Buenos Aires) para su empleo como material didáctico. Preservado inicialmente con matricula C-073, la cual fue cambiada recientemente por la de C-071.



Gloster Meteor FMk.4 I-071, luciendo un inusual esquema de pintura. Cordoba, Noviembre de 1958(Comodoro C. Refosco)

I-072 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-172)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Mientras cumplía un tema de instrucción el 30.07.56, se rozó en vuelo con el Meteor I-014 sufriendo daños del 10%. Aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 08.04.57, con destrucción del tren de aterrizaje (daños totales estimados en un 30%); piloto Alférez León Vidal Mallo ileso.Rematriculado C-072. Aterrizaje brusco en la Base Aérea Militar Morón el 18.10.62 con daños estimados en un 40%; piloto Teniente Ramón Fernández Treviño ileso.

I-073 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-173)

Realizó vuelo de prueba en Inglaterra el 04.04.48 y asignado al Re-

gimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49 Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.10.49. Vuelo de aceptación en Argentina, efectuado el 19.09.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Rematriculado C-073. Resultó con daños menores el 18.03.69 por disparo accidental de sus cañones. Baja por límite de horas el 30.12.70, totalizando 1638,45 horas de vuelo y 3090 ciclos, siendo de tal forma el Meteor con mayor cantidad de horas. Preservado como monumento en el acceso a la Base Aérea Militar Mar del Plata con matrícula ficticia I-071.



Gloster Meteor FMk.4 C-072 rodando en la pista del Aeroparque Jorge Newbery, el 2 de Octubre de 1960. Pocos días después, quedó destruido a consecuencia de un aterrizaje brusco en la BAM Morón. (Fernando C. Benedetto)

I-074 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-174)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Averiado por obstáculo en cabecera de la pista del Aeródromo Militar Morón el 30.07.54; piloto 1º Teniente Orlando Arrechea. Sufrió engranamiento de la bomba hidráulica el 25.09.54, piloto Teniente Ernesto Adradas. Destruido por colisión aérea contra el Meteor I-098, el 16.07.56 sobre la localidad de Ituzaingò (Buenos Aires).Piloto 1º Teniente Rafael Cantisani saltó en paracaídas, sufriendo heridas menores.

I-075 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-175)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Aterrizaje de emergencia en proximidades de Salto (Buenos Aires) el 18.08.55. El 17.12.56 mientras se encontraba en la plataforma del Aeródromo Militar Morón, fue embestido por el Bristol Freighter T-32, que le ocasionó daños leves. Resultó con averías del 20% durante aterrizaje en la pista de la Fabrica Militar de Aviones (Córdoba) por fallas del tripulante el 20.04.57; piloto Teniente Julio Dentone ileso.El 12.06.58 entró en pérdida durante el aterrizaje en Córdoba, resultando con averías del 25% que motivaron su baja del servicio.

I-076 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-176)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Aterrizaje de emergencia en el Aeródromo Militar Morón el 16.09.55, con incendio en el reactor Derecho. Rematriculado C-076. Roce durante la fase de despegue contra el Meteor C-063 en la Base Aérea Militar Morón el 31.08.64; piloto 1º Teniente Héctor Charadio ileso. Aterrizaje con tren replegado el 10.07.69, en la Base Aérea Militar Morón con daños leves del 6%; piloto Teniente Ernesto Pich ileso. Baja por límite de horas el 29.01.70.

I-077 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-177)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.11.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49Con anterioridad, el 18.08.49, había sufrido daños menores en la plataforma de aterrizaje por choque contra los Meteor I-051 y -099. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Choque de la aeronave contra terraplén de ferrocarril a 10 Km. al sudeste de Ezeiza (Buenos Aires), al intentar aterrizar de emergencia por falta de combustible el 07.06.56.Daños importantes en la aeronave que motivaron su baja. Piloto Alférez Cesar Piñón ileso.

I-078 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-178)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Destruido por colisión aérea contra el Meteor I-042 el 17.11.52 sobre la localidad de Cardales (Buenos Aires). Piloto Teniente Octavio Sydney Barboza fallecido.

I-079 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-179)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Cayo a tierra a 6 Km. al noreste de la pista del IAME, por uso de combustible inadecuado- que le provoco incendio en vuelo-, con destrucción total el 19.09.55 .Piloto Teniente Alberto Morandini muerto.

I-080 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-180)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 17.12.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Daños menores tras ser embestido en tierra en el Aeródromo Militar Morón por el Meteor I-050, el 02.09.52. Desprendimiento del tanque de combustible ventral el 03.11.53, piloto Alférez Alberto Morandini ileso. El 24.11.54 mientras realizaba un vuelo de adiestramiento el Teniente de Navío Horacio Mayorga, se destruyo la cúpula , tras lo cual realizo un aterrizaje de emergencia en Morón.Incidente en el Aeródromo Militar Morón el 04.12.57 con averías del 5%, piloto Alférez Héctor Destri ileso. Aterrizaje brusco el 19.09.58 en la Base Aérea Militar Morón, con daños estimados en el 30% Desactivado del servicio activo en 1962 por disposición del Cuartel Maestre General.

I-081 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-181)

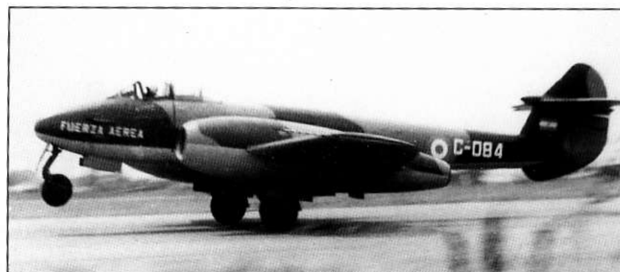
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Aterrizaje con tren replegado en el Aeródromo Militar Tandil el 18.05.50. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R).Rematriculado C-081. Aterrizaje brusco con tren replegado en la Base Aérea Militar Morón el 05.03.63. Aterrizaje con tren replegado en la Base Aérea Militar Morón el 28.05.68 con daños leves; piloto Teniente Rafael Diaz Mallea. Aterrizaje con tren replegado en la Base Aérea Militar Morón el 17.10.68 con daños leves; piloto Mayor Juan Arbeletche. Baja por límite de horas el 12.05.71.

I-082 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-182)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.nº41(R). Destrucción total por impacto contra el terreno a causa de problemas en un reactor, en proximidades de Martin Coronado (Buenos Aires) el 15.11.52; piloto 1º Teniente Oscar Camilla fallecido.

I-083 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-183)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Resultó con averías leves en el Aeródromo Militar Tandil el 04.09.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Rematriculado C-083. Aterrizaje brusco el 05.03.63 en la Base Aérea Militar Morón; piloto Capitán Edgardo Cáceres. Aterrizaje con retracción de tren, en el Aeropuerto de Resistencia (Chaco) el 16.10.67 con daños menores del 6,3%, piloto 1° Teniente Pascual Soler,

I-084 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-184)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Daños en la pata Izquierda del tren durante aterrizaje en el Aeródromo Militar Tandil el 25.10.51. Sufrió daños del 50%, por aproximación baja en fase de aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón el 13.10.54; piloto 1 Teniente Orlando Arrechea. Rematriculado C-084. Colisión en la Base Aérea Militar Morón el 19.12.67 con daños insignificantes; piloto Alférez Ernesto Rodriguez y Teniente Alberto Iannariello (en el C-036). Baja por limite de horas el 26.11.70 .Preservado como monumento en la ciudad de Resistencia (Chaco).



Gloster Meteor FMk.4 C-084 (Jorge A. Leonardi)

I-085 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-185)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49.Aterrizaje con tren replegado en el Aeródromo Militar Tandil el 23.02.51. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Rematriculado C-085. Resultó destruido el 06.04.60 en la Base Aérea Militar Morón por error del piloto en observar los limites de vuelo de la aeronave; piloto Capitán Wilson Pedrozo herido.

I-086 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-186)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Rematriculado C-086.Utilizado por la Escuadrilla 46. Repliegue del tren de aterrizaje en la Base Aérea Militar Morón el 18.08.65; piloto 1° Teniente Knud Andreassen ileso. Aterrizaje con tren retraído el 30.10.67 con daños del 65% sobre la pista principal de la Base Aérea Militar Morón –lo que provocó su baja - ; piloto Teniente Roberto Villareal

I-087 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-187)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Utilizado como avión de ensayo del proyectil PTA-1 durante 1954.Resultó destruido el 10.03.58 al estrellarse en la localidad de Cautelar(Buenos Aires),atribuida a indisciplina de vuelo tras realizar un tonel inmediatamente después del despegue; piloto Teniente Cesar Piñón muerto.

I-088 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-188)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49.Realizó su primer vuelo en el país el 01.04.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Incendio en vuelo, con daños menores, el 04.11.53. Rematriculado C-088. Resultó con averías leves tras colisionar el vuelo contra el Meteor C-004 el 09.04.63 sobre Estación Matheu (Buenos Aires). Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 .Baja por límite de horas el 30.12.70 tras completar 1537:30 horas de vuelo. Preservado como monumento en el Aero Club Chivilcoy (Buenos Aires).

I-089 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-189)
Realizo el vuelo de aceptación en el país el 22.06.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Resultó con daños del 20% por desprendimiento del tren de aterrizaje de proa en el Aeródromo Militar Morón, el 07.11.52. Reparado, retornando al servicio con fecha 11.11.54. Rematriculado C-089. Aterrizaje con tren replegado el 06.11.64 en la Base Aérea Militar Morón con daños del 23%; piloto 1° Teniente Alexis de Nogaetz ileso. Al ser dado de baja, había completado 1016:20 Horas de vuelo.

I-090 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-190)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-090 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Resultó con daños menores al colisionar en el Aeródromo Militar Tandil el 19.06.51 contra el Meteor I-071. Dañado el 19.11.57 en el Aeródromo Militar Morón, al atropellar a un caballo que había ingresado a la pista. Utilizado por la Escuadrilla 46.Rematriculado C-090. Aterrizaje con tren replegado el 06.11.64 en la Base Aérea Militar Morón .Baja por limite de horas el 16.03.66. Preservado como monumento en la Plaza Batalla de Salta, en la ciudad de Salta (Salta).

I-091 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-191)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-091 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). El 27.05.54 se rozó en vuelo con el Meteor I-025, resultando con daños menores. Rematriculado C-091. El 19.10.64 mientras volaba rasante sobre el rio Paraná colisionó contra el mástil de una nave en proximidades de Puerto Costanza(Entre Ríos) resultando completamente destruido; piloto Teniente Horacio Flores fallecido.

I-092 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-192)
El 27.06.49 durante un vuelo de aceptación colisionó en vuelo contra el Meteor I-070 sufriendo daños menores; piloto 1° Teniente Jorge Quagliardi ileso. Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 como I-092 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Durante un aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza el 14.10.51 atravesó una zanja resultando con daños de consideración; piloto Teniente Gualberto Basaldua herido. Rematriculado C-089. Aterrizaje con tren replegado el 06.11.64 en la Base Aérea Militar Morón.

I-093 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-101)
Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-093, efectuando su primer vuelo el 18.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R).Perdió la cabina en vuelo por humo en cabina el

25.10.53. Incendio del tanque de combustible ventral, durante un despegue abortado, lo que le provocó daños de 30% el 30.07.56, piloto Capitán Guillermo Villarazo ileso. Retorna al servicio activo el 06.09.58 luego de importantes reparaciones. Rematriculado C-093. Aterrizaje con tren replegado a 5 kilómetros al Norte de la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba) el 11.04.66 con daños del 17%; piloto Capitán Edgardo Cáceres ileso. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Baja por límite de horas el 30.12.70, totalizando 1479:15 Hrs de vuelo.Preservado como gate-guardian en la VII° Brigada Aèrea(Jose C. Paz/Buenos Aires), con matricula ficticia C-099.

I-094 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-194)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 como I-094 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Incendio causado por perdida de combustible durante prueba de motor, el 22.05.56 en el Aeródromo Militar Morón. Rematriculado C-094 .Utilizado por la Escuadrilla 46. Modificado con la instalación de una cámara filmadora en el cono de proa. Aterrizaje con tren replegado el 06.11.64 en la Base Aérea Militar Morón . Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 . Desactivado por limite de horas el 30.12.70. Preservado en las instalaciones del Grupo 1 de Vigilancia Aérea en Merlo (Buenos Aires).

I-095 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-195)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-095, efectuando su primer vuelo el 15.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Rematriculado C-095 .Daños del 40% el 21.06.60 por mal uso de los frenos durante rodaje en la Base Aérea Militar Morón; piloto Alférez Héctor Sambrizzi ileso. Reparado, retornando al servicio activo el 01.09.62. Aterrizaje con tren retraído en la pista del Taller Regional Rio Cuarto (Córdoba) el 01.10.63; piloto Teniente Erik Andreassen ileso. Intento de sabotaje el 24.10.68. Baja por límite de horas el 30.12.71, totalizando 1542:45 Hrs de vuelo. Preservado como monumento en el edificio Cóndor (Capital Federal).

I-096 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-196)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-096 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Rematriculado C-096. Destruido por colisión aérea contra el Meteor C-035 el 12.07.60 sobre Pontevedra (Buenos Aires); piloto Capitán Juan Boheler herido.



Gloster Meteor FMk.4 C-094 artillado en ocasión del Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Se observa la modificación requerida en el cono de proa, para la instalación de una cámara fotográfica. BAM El Plumerillo, Noviembre de 1966 (Colección Jorge Núñez Padín).

I-097 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-197)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 15.10.49 como I-097 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Destruido por colisión aérea sobre Gardey (Buenos Aires) contra el Meteor I-047 el 20.04.51; piloto Jorge Lahitte fallecido.

I-098 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-198)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 11.05.49 como I-098 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Aterrizaje con tren replegado en el Aeródromo Militar Tandil el 19.06.50.Principio de incendio durante la puesta en marcha de una turbina en el Aeródromo Militar Morón el 21.05.56, causando averías del 5%; mecánico Suboficial Eliseo Cuevas ileso.Destruido por colisión en vuelo contra el Meteor I-074 sobre Morón el 16.07.56; piloto 1° Teniente Luis Soto ileso.

I-099 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-199)

Entregado el 11.05.49 como I-099, efectuando su primer vuelo el 19.05.49 y asignado al Regimiento 6 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averiado el 10.11.54 durante un aterrizaje en el Aeródromo Militar Morón; piloto Teniente (FAE) H. Reyes Ubidia ileso. Rematriculado C-099.Utilizado por la Escuadrilla 46. Aterrizaje con tren replegado el 06.11.64 en la Base Aérea Militar Morón Equipado el 12.12.68 con tanques subalares de F-86F Sabre. Asignado en 1970 al Escuadrón III/Grupo Aéreo 7 .Baja por limite de horas el 31.12.70 con un total d e 1311:55 Horas de vuelo. Preservado en mal estado en el Aeropuerto de la ciudad de Neuquén (Neuquén).

I-100 Gloster G.41G Meteor FMk-4 (G-5-200)

Incorporado a la Fuerza Aérea el 06.07.49 como I-100 y asignado al Regimiento 4 de Caza Interceptora el 02.08.49. Transferido al Grupo 2 de Caza Interceptora según O.D.n°41(R). Averías menores por aterrizaje en terreno fangoso en el Aeródromo Militar Tandil el 04.12.51. Resultó con daños del 80% el 13.11.56 originado por la perdida en vuelo del tanque ventral, sobre Magdalena (Buenos Aires); piloto 1° Teniente Cesar Petre ileso. Rematriculado C-100. Aterrizaje largo sobre la pista de la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba) el 28.10.62 sufriendo averías del 35%; piloto Teniente Raul Mujica ileso.

04 GLOSTER METEOR

"LOS GLOSTER Y YO"

Las fotografías de los Gloster Meteor que tuve la fortuna de sacar con una sencilla cámara, las obtuve a finales de los años '60 , precisamente durante la última etapa de vida operativa del avión mencionado.
Habiendo nacido en 1953 en San Antonia de Padua , mi vida transcurrió en Ituzaingó dónde estaba ubicada mi casa familiar, entonces Partido de Morón. La ex-VII° Brigada Aérea ocupaba un predio muy grande , de muchas hectáreas .Aunque luego de la desactivación de la base se fueron loteando y vendiendo algunos sectores , pero aún así ,hoy día convertido en sede del INAC y del Museo Nacional de Aeronáutica sigue siendo de dimensiones importantes. Morón , Castelar , Ituzaingó rodeaban la base por la zona Oeste de la misma y fueron surcadas desde el aire por los Meteor a lo largo de dos décadas , sin olvidar que por algún tiempo Tandil los albergó antes de 1960 en forma compartida. Pero lo cierto es que a partir de enero de 1960 , todos los Meteor operativos fueron reagrupados en la VII° Brigada Aérea en los Grupos 2 y 3 de Caza-Bombardeo , producto de nuevas normativas de uso del material aéreo son rematriculados con el prefijo "C" . Hacia fines de 1963 , comienzos del '64 , fueron camuflados en esquema táctico en dos tonos de verde oscuro y gris plomo , con superficies inferiores en celeste ó azul cielo, por lo que deduzco que mis recuerdos más nítidos deben ser posteriores a esa fecha, es decir , después de mis 10 años de vida , porque los observaba volar , precisamente camuflados. Sin embargo, recuerdo haberlos vistos evolucionar en color metálico (más bien color gris acero a los ojos del impactado y asombrado joven observador) y con el tanque ventral a rayas rojo y blanco , que me llamaba mucho la atención , por lo que conservo también en mis retinas algunas imágenes de más pequeño.
En Ituzaingó dónde crecí al tronar de los Gloster , era una zona de casas quintas ; la propia ocupaba casi una manzana ,dónde en vida mi italiano padre cultivaba flores. El campo visual era muy grande , y sobre el cielo azul , más azul que en estos tiempos , podía ver a diario el evolucionar de los aviones , haciendo muchas veces acrobacia en solitario ó en escuadrilla. Puedo asegurar que los altos pinos que eran característicos de la zona , se agitaban por el vuelo rasante de los Meteor , que en picada y muchas veces en formación cerrada volaban hacia la base, para después elevarse y tras un looping perderse de vista en otra descenso detrás de frondosa arboleda aledaña a la base que limitaba la visión desde mi casa. Posiblemente, algunos de esos vuelos rasantes que pude observar ,cuando aún conservaban el color gris, habrán sido de la famosa Escuadrilla 46 , formada en el año 1962 , en conmemoración del 50° Aniversario de la Fuerza Aérea Argentina. Desde mi casa familiar de Ituzaingó , también observaba a la distancia los Gloster, cuando hacían la inicial de aterrizaje , bajaban el tren y se perdían por detrás de los altos pinos, en circuito de giro para enfrentar la cabecera de pista. Así era todos los días, pero mejor aun en Verano cuando no había escuela y disfrutaba del espectáculo placenteramente. Cuando crecí un poco más , mi curiosidad adolescente , me llevó a desandar en bicicleta la distancia que me separaba de la base , tal vez unos tres ó cuatro kilómetros , y encontré un lugar entrando por un barrio que la circundaba, cerca de la cabecera Sur , dónde el alambrado perimetral estaba a unos aproximadamente 100/150 metros de la pista .Desde allí comencé a observar el incesante despegue y aterrizaje de los Gloster y de algunos otros aviones visitantes de la base. Fue allí también que saqué mis primeras fotos, cuando una Voigtlander Vitoret -totalmente manual y lente fija - llegó a mis manos prestada de mis hermanos mayores. Fue también a ese lugar, cuando en la Fecha Patria del 9 de Julio , me acercaba a ver y fotografiar , con el básico equipo y conocimiento fotográficos , a todos los aviones de la Fuerza Aérea Argentina que se concentraban en Morón para el desfile militar que conmemoraba la mencionada fecha Patria. Era una seguidilla impresionante de despegue de los entonces flamantes Douglas A-4P y de F-86F Sabre, además de Morane MS-760 Paris , Beechcraft Mentor y por supuesto los Gloster Meteor.
Los únicos que regresaban eran los Meteor y los Mentor que por entonces estaban repartidos entre Morón y la EAM. El resto de los aviones regresaban directamente a sus bases de origen , una vez efectuado el pasaje al inicio del desfile militar. Fue precisamente un 9 de Julio de 1969, que despegaron en formación de dos aviones, todos los A-4 , Sabres , Mentor , Morane , quedando para el final catorce Gloster Meteor. Fue justamente cuando despegaba el último par de Gloster Meteor ,que el avión de la izquierda, a poco de despegar , tuvo algún posible fallo del motor izquierdo, porque observé que se tambaleó bruscamente para ese lado, pudiendo el piloto controlar la aeronave y realizar un brusco aterrizaje sobre la pista sin consecuencias , deteniéndose luego el avión lentamente contra una red de contención al final de la pista. La foto que se observa, no es fotográficamente muy buena, pero es un recuerdo de lo que cuento arriba. Otra anécdota de este tipo , fue en otra oportunidad , siempre observada desde el mismo lugar, cuando viendo aterrizar algunos Gloster , uno permanecía en vuelo circular sobre la base , al mismo tiempo que vehículos de bomberos y auxiliares se apostaban en distintos sectores. Lo que pasaba -me enteré poco después - cuando observé la maniobra de aterrizaje con tren retraído .Así es ,nada más y nada menos. El piloto controló la aeronave sobre la pista , en vuelo nivelado y muy pegadita al suelo y la llevó en vuelo muy lento al límite de la pérdida hasta posarse sobre las góndolas de los motores a la altura de los hangares y de la torre de control , produciendo un humareda prontamente controlada por los bomberos. Tengo la foto de la humareda a la distancia , pero claro la foto no es muy buena. Estas periódicas "excursiones" , me hicieron notar que los controles militares en la zona eran escasos, recordemos que eran otros tiempos. Tal vez, si alguien me controló a la distancia , comprendió que yo era simplemente un pibe mirando aviones. Así fue que me aventuré a ingresar dentro del campo y mi osadía de juventud me llevaba hasta pocos metros de la pista, cuando los Meteor. iniciaban el descenso final y aterrizaban pasando frente a mi ubicación entre los cardos y pastizales. Todavía me parece escuchar el chirrido de las gomas cuando tocaban el asfalto , en clara señal que pronto estarían frente a mi cámara , sintiéndose al alejarse un delicioso olor a kerosén . Así pude obtener



"La foto que se observa, no es fotográficamente muy buena pero es un recuerdo de lo que cuento arriba". Morón, 9 de Julio de 1969 (Jorge Leonardi).



"...inclusive en una (C-009) el piloto luce mirando directamente hacia la cámara, en clara confirmación que me estaba viendo" (Jorge Leonardi).

la mayoría de mis fotos , inclusive en una (C-009) el piloto luce mirando directamente hacia la cámara, en clara confirmación que me estaba viendo. Sin embargo, a pesar de algún temor, la P.M. nunca me vino a buscar.

Bueno , no todas mis visitas a la VII° Brigada fueron digamos "ilegales" , también hice algunas entrando por la puerta principal, en ocasión de alguna Semana de Aeronáutica ó como en una oportunidad que simplemente me presenté en la guardia y manifesté que quería conocer la base. Recuerdo que en esa ocasión ,a los pocos minutos vino un oficial a buscarme y me llevó en su Jeep hasta la plataforma dónde me permitió bajar. Yo desplegué mi Voigtlander e intenté sacar algunas fotos , pero me duró poco, porque se aproximó un suboficial que trabajaba en los Meteor y con tono desafiante me espetó con un "De dónde era yo" , esperando prudentemente por si le contestaba que era hijo del comodoro Fulano ó del capitán Mengano , pero con mi natural inocencia le dije "y.. yo soy de Ituzaingó". El oficial que me había llevado hasta ahí, percatado del mal trago que pasaba me rescató con el Jeep y luego de dar unas vueltas por la base señalándome las distintas dependencias , que ya no me interesaba conocer , me dejó en la puerta de entrada. De todas formas pude sacar algunas fotos , en especial la del Gloster C-027 en reabastecimiento de combustible, que también fotografié en otra ocasión , en una de mis incursiones "clandestinas" sobre la pista de la base. Lo que no podía imaginar en aquel entonces que 36 años después me volvería a encontrar con la misma máquina impecablemente restaurada en el Museo de la Estancia "Santa Romana". Es así que llegamos al 29 de Diciembre de 1970 ,cuando como despedida precisamente de toda esa zona Oeste que los observó volar a lo largo de tantos años ,hicieron su último pasaje por los cielos de Ituzaingó, Castelar ,Morón y zonas aledañas , doce Gloster Meteor en formación cerrada como lo solían hacer habitualmente. Aquél último vuelo lo efectuaron el C-005, C-027, C-029, C-037, C-038, C-051, C-057, C-071, C-088, C-093, C-094 y C-099. Precisamente, algunos de estos aviones, en sus últimos años de activo en la Fuerza Aérea Argentina , se pueden apreciar en las fotografías que tuve la suerte de poder sacar cerquita de la pista de Morón. Sin embargo durante Marzo de 1971 cuando pude ver a un Gloster volar por última vez, seguramente al mando de un piloto nostálgico, haciendo la aproximación inicial con tren abajo, como tantas veces lo había observado a la distancia, hasta que los pinos ocultaron su silueta, para siempre.

Hace pocos años y gracias a la recopilación histórica del avión efectuada por A. Marino y J. Núñez Padín , pude comprobar que efectivamente que entre el primero de Enero y el 17 de Marzo de 1971 se efectuaron vuelos con los aviones C-038 y C-051. Así termina mi simple historia con los Gloster y tal vez mis recuerdos más preciados a los que les debo mi pasión por la aviación. Mi enorme agradecimiento a Jorge Núñez Padín que se interesó por mis recuerdos y permitió incluirlos en esta publicación.

Jorge Alberto Leonardi



Meteor FMk.4 C-084 con display de armamento en un hangar de la BAM Morón(Jorge Leonardi)

Abajo: Meteor FMk.4 C-019 fuera de servicio, al interior de un hangar del Grupo Técnico 7, en la BAM Morón (Jorge Leonardi).



Año	Unidad	Comandante	H. Vuelo	Base	(*)
1947	Regimiento 4 de Caza Interceptora	Cdte.Jorge Craig	148,40	El Palomar	6
1948	Regimiento 4 de Caza Interceptora	Cdte.Esteban Facio	?	Tandil	52
1949	Regimiento 4 de Caza Interceptora	Cdte Carlos Soto	?	Tandil	48
	Regimiento 6 de Caza Interceptora	Cdte Esteban Facio		Tandil	49
1950	Grupo 2 de Caza Interceptora	Cdte Carlos Soto	2328,00	Tandil	47
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Cdte.Esteban Facio		Tandil	49
1951	Grupo 2 de Caza Interceptora	Cdte.Carlos Soto	2162,00	Tandil	48
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Cdte.A.Perez Laborda		Tandil	43
1952	Grupo 2 de Caza Interceptora	Vicecom. Carlos Soto	2401,00	Morón	45
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Cdte.A.Perez Laborda		Morón	44
1953	Grupo 2 de Caza Interceptora	Cdte. Carlos Catala	2453,00	Morón	43
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Vicecom.A.Perez Laborda		Morón	42
1954	Grupo 2 de Caza Interceptora	Cdte. Carlos Catala	1899,00	Morón	40
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Vicecom.Martìnez Zuviria		Morón	41
1955	Grupo 2 de Caza Interceptora	Vicecom.Gilberto Oliva	1836,00	Morón	12
	Grupo 3 de Caza Interceptora			Morón	67
	Escuela de Aviacion Militar	Vicecom.Martìnez Zuviria		Córdoba	1
1956	Grupo 2 de Caza Interceptora	Vicecom.Gilberto Oliva	4380,00	Morón	67
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Vicecom.Martìnez Zuviria		Morón	
1957	Grupo 2 de Caza Interceptora	Vicecom.A.Claret Sola	4368,00	Morón	
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Vicecom.Jorge Dellepiane		Morón	
1958	Grupo 2 de Caza Interceptora	Vicecom.Martìnez Zuviria	3798,00	Morón	
	Grupo 3 de Caza Interceptora	Vicecom.Jorge Dellepiane		Morón	
1959	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Vicecom. Arquimedes Robert	3129,00	Morón	59
	Grupo 3 de Caza Bombardeo			Morón	
	DINFIA	Vicecom.L.Bravo Deheza		Córdoba	1
1960	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Vicecom. Arquimedes Robert	4787,00	Morón	57
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Com. Jorge Dellepiane		Morón	
1961	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Com. Oscar Romano	4378,00	Morón	52
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Com. Jorge Dellepiane		Morón	
1962	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Com. Julio Caceres	3111,00	Morón	48
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Com. Carlos Pastor		Morón	
1963	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Com.Juan Pierrestegui	2704,00	Morón	46
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Vicecom. Perez Colman		Morón	
1964	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Com.Juan Pierrestegui	3287,00	Morón	42
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Vicecom.Raul Pirez		Morón	
1965	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Com.Juan Pierrestegui	4157,00	Morón	41
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Vicecom. Raul Pirez		Morón	
1966	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Vicecom. J. Mones Ruiz	3608,00	Morón	39
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Vicecom. Raul Pirez		Morón	
1967	Grupo 2 de Caza Bombardeo	Vicecom. Hugo Marcilese	3382,00	Morón	33
	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Com. Alejandro Bandic		Morón	
1968	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Com. Juan Carpio	3426,00	Morón	30
1969	Grupo 3 de Caza Bombardeo	Mayor Jose Gutierrez	2219,00	Morón	28
1970	Grupo Aéreo 7		1696,00	Morón	15

(*) Indica cantidad de aeronaves en servicio.



El jefe del flamante Regimiento 4 de Caza Interceptora Comandante Carlos Soto, junto a jóvenes oficiales de su unidad, durante las prácticas de tiro en Bahía Tejada (Colección Jorge Núñez Padín).

APENDICE II

A lo largo de los años, los Gloster Meteor fueron protagonistas de incontables maniobras, ejercicios operativos, así como de hechos históricos y demostraciones aereas públicas. La siguiente tabla es solamente una guía incompleta -ordenada cronologicamente- de algunos de los más relevantes eventos en los que intervinieron los escuadrones equipados con el Meteor.

Fecha	Operativo	Lugar	Tipo de Evento
19/07/1947		Capital Federal	Desfile Aniv. de la Independencia
24/04/1947		Aero Club Argentino	Exhibición aérea
/10-11/1949		Base Aeronaval Cdte. Espora	Ejercicio de tiro aire-tierra
28/11/1950	Baires	Capital Federal	Ejercicios de defensa aérea
01/04/1952	Cóndor I	Morón	Ejercicios de defensa aérea
27/08/1952	Defensa	Morón	Ejercicios de defensa aérea
08/10/1952		Morón	Ejercicios de defensa aérea
26/09/1952		Capital Federal	Exhibición aérea
22-27/10/1952		Base Aeronaval Cdte. Espora	Ejercicio de tiro aire-tierra
28/04/1953	Campana	Gran Buenos Aires	Ejercicios de defensa aérea
03/05/1953	Mercedes	Gran Buenos Aires	Ejercicios de defensa aérea
24/08-16/09/1953	Pampa de Olaen 53	Cordoba(Còrdoba)	Ejercitacion conjunta con E. A.
12-26/09/1953	O`Higgins	Santiago(Chile)	Despliegue y exhibición aérea
03-04/11/1953	Playadef	Gran Buenos Aires	Ejercicios de defensa aerea
12/03/1954		Capital Federal	Vuelo récord de altura
12/06/1954	Fortin	Gran Buenos Aires	Ejercicio de defensa aèrea
16/06/1955		Capital Federal	Accion armadas,mov. revolucionario
16-21/09/1955		Gran Buenos Aires/Cordoba	Accion armadas,mov. revolucionario
10/06/1956		La Plata(Buenos Aires)	Accion armada contra Reg. 7 Infanteria
02/10/1956	Piraña	Mar del Plata(Buenos Aires)	Ejercicio de tiro aire-tierra
16-24/02/1957		Comodoro Rivadavia	Ejercicio de navegacion tàctica
20-25/03/1957	Santos Dumont	Carrasco(Uruguay)	Exhibicion acrobàtica
05/09/1957	Vulcano 1	Mar del Plata(Buenos Aires)	Ejercicio de tiro aire-tierra
15/11/1957	Infractus	Buenos Aires	Carrera aèrea
17/11/1957		Ezeiza(Buenos Aires)	Exhibicion acrobàtica
24/10/1958	Comprobacion	Salta(Salta)	Ejercicio de navegacion tàctica
07-21/11/1958		Pehuajó (Buenos Aires)	Ejercitacion conjunta con el E. A.
/11/1959	Pampa de Olaen 58	Còrdoba (Cordoba)	Ejercitacion conjunta con E. A.
05-07/12/1958		Azul(Buenos Aires)	Exhibicion acrobàtica
29/03-08/04/1959	Triton	Mar del Plata(Buenos Aires)	Ejercicios de tiro aereo y terrestre
18-25/10/1959	Tigre	Rio de la Plata(Buenos Aires)	Ejercicio de tiro contra blancos flotantes
18-30/11/1959	Soberanía	Rio Gallegos(Santa Cruz)	Ejercicio de navegacion tàctica
04-10/05/1960		VII° Brigada Aerea	Visita Meteors FMk.8 1°/14° GpAv
29/09/1960		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitacion conjunta con E. A.

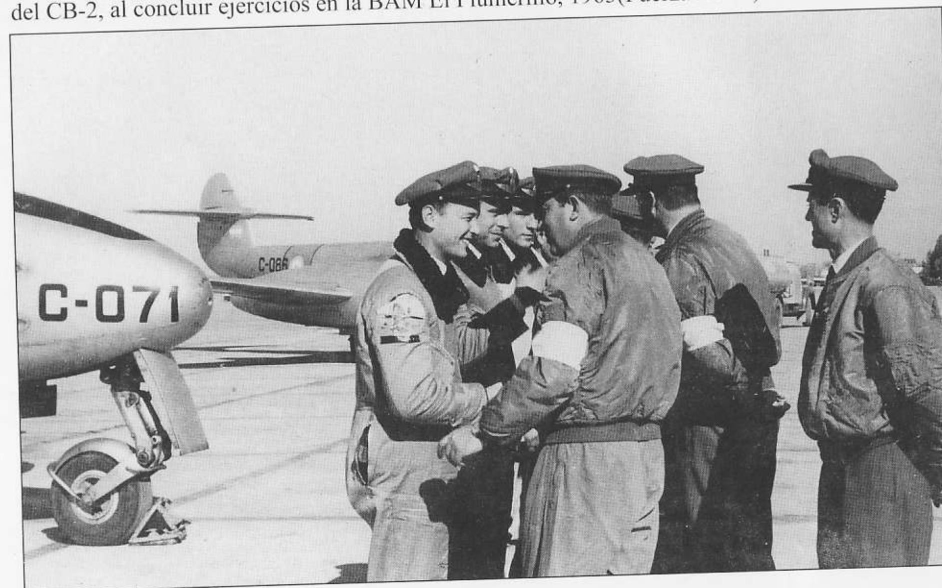
Fecha	Operativo	Lugar	Tipo de Evento
02-09/10/1960	Costanera	Rio de la Plata(Bs As)	Ejercicio de tiro contra blancos flotantes
/10/1959	Litoral	Santa Fe y Mercedes	Ejercicio de navegacion tàctica
/11/1959	Soberanìa	Rio Gallegos(Sta Cruz)	Ejercicio de navegacion tàctica
26-27/02/1961		Miramar(Bs As)	Festival aereo
15/03/1961		Leones(Cordoba)	Festival aereo
12/05/1961		Asuncion(Paraguay)	Desfile Dia de la Indep. del Paraguay
01-10/09/1961		Mar del Plata(Bs As)	Ejercitacion de tiro aire-tierra
10-25/10/1961	Pampa de Olaen 61	Còrdoba(Cordoba)	Ejercitacion conjunta con E. A.
29/11-12/12/1961	Triton III	Mar del Plata(Bs As)	Ejercitacion de tiro aire-tierra
11/02/1962		Mar del Plata(Bs As)	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
12/05/1962		Rosario(Santa Fe)	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
13/05/1962		Victoria(Santa Fe)	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
10/1962		Isla Mazaruca	Ejercitación de tiro aire-tierra
12/10/1962		Bell Ville(Córdoba)	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
14-21/11/1962		IV° Brigada Aérea	Ejercitación de tiro aire-tierra
28/11/1962		VII° Brigada Aérea	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
18/12/1962		Pigué(Buenos Aires)	Exhibicion acrobática Escuadrilla 46
22/03/1963		Montevideo(Uruguay)	Desfile aéreo
03-04/04/1963		Base Aeronaval Punta Indio	Acción armada contra mov. revolucionario
03/07/1963		Isla Mazaruca	Ejercicio de tiro aire-tierra
15-20/12/1963		Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-tierra
31/01-03/02/1964		Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-tierra
/02/1964		Región NOA	Ejercicio de despliegue y navegacion
23/02/1964		Leones(Cordoba)	Festival aéreo
04/03/1964	Nieve	Esquel(Chubut)	Ejercitación conjunta con E. A.
15-16/03/1964	Santos Dumont II	Montevideo(Uruguay)	Exhibición acrobática Escuadrilla 46
21-29/04/1964		Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-tierra
16-20/07/1964		VII° Brigada Aérea	Ejercicios de defensa aérea
10/09/1964	Camba	Corrientes(Corrientes)	Ejercitación conjunta con E. A.
11/09/1964		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
05-09/10/64		Isla Mazaruca	Concurso anual de tiro aire-tierra
15/10/1964	Conejo	Magdalena(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
16/10/1964	Integración	Buenos Aires(Bs As)	Ejercicios de defensa aérea
03-04/11/1964	Centinela II	?	Ejercicios de tiro aire-tierra y def. aérea

Fecha	Operativo	Lugar	Tipo de Evento
23-29/11/1964		Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-tierra
09/01/1965	Circular	Costanera(Cap Federal)	Ej. de tiro aire-tierra contra blanco flotante
11/02/1965		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
22/01/1965		Viedma(Rio Negro)	Desfile aéreo
11/02/1965		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
26/04-02/05/1965	Cazador 23	Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-aire
20/06/1965		Rosario(Santa Fe)	Desfile aéreo
05/11/1965		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
/11/1965		IV° Brigada Aérea	Concurso anual de tiro aire-tierra
13-24/11/1965	Oasis	Cro Rivadavia(Chubut)	Despliegue operativo, recon. ofensivo
06/03/1966		Club Universitario(Bs As)	Festival aéreo
24/03-02/04/1966	Cazador 23/II	Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-aire
12/04/1966		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
27/05/1966	Ñandú	?	Ejercitación de tiro aire-tierra
22-30/08/1966	Invierno	Tandil(Buenos Aires)	Ejercitación de tiro aire-tierra
09-15/09/1966		Cro Rivadavia(Chubut)	Ejercitación conjunta con E. A.
07-18/11/1966	Cazador 23/III	Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-aire
18-21/11/1966		Tandil(Buenos Aires)	Ejercitación de tiro aire-tierra
25/11-02/12/1966		IV° Brigada Aérea	Concurso anual de tiro aire-tierra
10/03/1967		Campo de Mayo(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
10-20/04/1967		IV° Brigada Aérea	Ejercitación de tiro aire-aire
23-30/05/1967		Viedma(Rio Negro)	Ejercitación de tiro aire-aire
12-22/10/1967	Yunka	Resistencia(Chaco)	Ejercitación de tiro aire-aire
20-25/11/1967		IV° Brigada Aérea	Concurso anual de tiro aire-tierra
29/03/1968	Magdalena	Magdalena(Bs As)	Ejercitación conjunta con E. A.
28/04-17/05/1968		IV° Brigada Aérea	Ejercitación de tiro aire-aire
20/09/1968		Bariloche(Rio Negro)	Ejercicio de navegación
07/09/1968		Corrientes(Corrientes)	Ejercicio de navegación
09-17/10/1968		Cte Espora(Bahía Blanca)	Ejercitación de tiro aire-aire
09-10/11/1968		IV° Brigada Aérea	Concurso anual de tiro aire-tierra
22/05/1969	Comprobación II	VII° Brigada Aérea	Ejercicio de interceptación
30/08-07/09/1969		Rio Gallegos(Sta Cruz)	Ejercitación conjunta con E. A.
23/11-01/12/1969	Mar-Aire III	Mar del Plata(Bs As)	Ejercitación de tiro aire-aire
24/08/1970		VII° Brigada Aérea	Ejercicio de defensa aérea
10-14/11/1970		Campo de Tiro Isla Mazaruca	Concurso anual de tiro aire-tierra
28/12/1970		VII° Brigada Aérea	Vuelo final Sist. de Armas Gloster Meteor



Scramble!, durante el "Operativo Defensa" coordinado por el CIC Merlo (Horacio Gareiso vía Marcelo W. Miranda)

El Capitán Ahets Etcheberry del CB-3 saluda al Capitán De Blassis, atrás el 1° Teniente Ignes Rosset del CB-2, al concluir ejercicios en la BAM El Plumerillo, 1963(Fuerza Aérea)



REFERENCIAS

Capitulo 1

(1) Contrato nº 510 de fecha 5 de Mayo de 1947, firmado por un lado por el Gobierno Nacional representado por el Director del Instituto Aerotecnico Comodoro Juan San Martin y por parte del vendedor por los Srs: Arthur E. Livock y Alexander Dobbie Scotland directores de la Gloster Aircraft Co y por el Sr. Robert Fitzgibbon Carse apoderado y gerente de venta de la empresa Evans, Thornton & Cia.

(2) " IAPI. Auge y decadencia" por Susana Novick.

(3) "British Military Aircraft Serials 1878-1987" compilado por Bruce Robertson, quinta edición revisada por Patrick Stephens Ltd., 1979.

(4) "Puerto Belgrano y la Revolución Libertadora", por el Contralmirante (R) Jorge Perren

(5) "La aventura de volar"por el Brigadier Mayor(R) Palazzi

(6) Nota confidencial(File AA1224/1)de Mr. W.E. Hamilton-Whyte del American Department/Foreign Office fechada el 9 de Enero de 1956 en Londres, con destino a Mr. N.P. Turner del Ministry of Supply.

(7) Transcripcion de nota Secreta (A.W.P.P(56)4) Supply of Meteor aircraft to Argentine.

"The Working Party had before them a setter from the Ministry of Supply reporting an enquiry from the Argentine Government for nine reconditioned Meteor Mk.8 aircraft and three Meteor Mk.7s."

"Mr Hamilton-Whyte said that the Foreign Office would have no objection to the release of these aircraft provided their range was not such as to constitute a danger to the Falklands Islands or Dependencies."

"Mr Syme said that the Air Ministry were reviewing the supply positions of Meteors. Mr. Jeffery said both the Ministry of Supply and the Admiralty had a requirement for these aircraft. There was no Air Ministry objection in principle to supply to Argentina, subject to the agreement of the Secretary of State for the Air, but in view of the limited availability of the aircraft the question of priority had to be considered".

"Mr Jeffery thought that in view of the possibility of Argentina ordering substantial numbers of aircraft from the U.S. we should endeavor to retain our hold on the market by meeting their requirement for Meteors. He confirmed that the range of Meteor would not constitute a danger to the Falkland Islands".

"The WORKING PARTY: approved in principle the supply of Meteor aircraft to Argentina subject to the agreement of the Air Ministry on availabilities and to the agreement of the Secretary of State for Air".

(8) Nota cifrada del Agregado Aéreo a Sir J. Ward/Air Ministry ,fechada en Buenos Aires el 25 de Abril de 1958.File AA125/1 American Department/Foreign Office.

(9) RAF Message(confidencial) Number A.1360/AFL, 2 fechado el 2 de Mayo de 1958 ,elaborado por el Squadron Leader(Retd) R. How para Mr. Wynn/Ministry of Supply y para Mr.Jackson/Foreign Office.

(10) Según lo resuelto por el Expediente "S" nº 25952(FUAER) 13106 de 1962.

(11) "Veinte años volando a chorro" ,1º Teniente Abel A. Meyer. Revista Nacional de Aeronáutica Octubre 1967.

BIBLIOGRAFIA

El Gloster Meteor IV. Tomo 1, manual de mantenimiento.

"Crónica Secreta del 16 de Junio" por Jorge Lozano. Revista Extra nº1, Junio de 1965

"Movilizaciones en Espora y combates en Rio Santiago".Revista Primera Plana nº 334,20 de Mayo de 1969.

"Los civiles hicieron la revolución" por Hugo Gambini. La Nación, 11 de Septiembre de 2005.

"El país entero se convirtió en un gigantesco escenario bélico" por Isidoro Ruiz Moreno. La Nación, 18 de Septiembre de 2005.

"El Gloster Meteor IV.Tomo I – Manual de Mantenimiento". The Gloster Aircraft Co.Ltd. 1947

"British Military Aircraft Serials 1878-1987" compilado por Bruce Robertson. Editado por Patrick Stephens Ltd., 1979.

"Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" 2º Tomo por Tte.1º(R) Juan Maruri, 1996.

"Puerto Belgrano y la Revolución Libertadora" por el Contralmirante(R) Jorge Perren. Instituto de Publicaciones Navales, 1997.

"Gloster Meteor F.4 en Argentina" por Atilio Marino. Editor Jorge Nuñez Padin, 1998.

"Gloster Meteor" Warpaint Series nº 22 por Tony Buttler. Editorial Hall Park Books Ltd, 2000.

"La aventura de volar" por el Brigadier Mayor(R) Ruben Palazzi. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2003.

"IAPI. Auge y decadencia" por Susana Novick, Septiembre 2004. ISBN 950-895-174-5.

"Bombas sobre Buenos Aires" por Daniel Cichero, Editorial Vegara, 2005.

"Jà te atendo tchê !. A historia do 1º/14º GAv o Esquadrao Pampa" por Jose Poerschke Casella y Rudnei Dias da Cunha. Editorial Action, 2006.

SERIE FUERZA AÉREA ARGENTINA Nº 12

"GLOSTER METEOR FMk.4"

Autor: Jorge Félix Núñez Padín

Ilustraciones: Javier Ruberto

Editor responsable: Jorge F. Núñez Padín.
E-mail: jfnpadin@yahoo.com
Registro de la Propiedad Intelectual 315757. Hecho el depósito que marca la Ley 11723. Prohibida la reproducción total o parcial del contenido, sin autorización escrita del editor.

Diseño Gráfico y Fotocromía: CEMYK S.H.
19 de Mayo 88, B8000LLB Bahía Blanca. E-mail: taller@cemyk.com

Agradecimientos: Eduardo Amores Oliver , Prof. Edison Avila Martins, Carlos A. Ay, Henk Angerman, Atilio Baldini, Sergio Bellomo, Fernando C. Benedetto, Ciro Benito, Juan Jose Castro, René Cornú , Brigadier Mayor (RE)Héctor Destri, Museo Regional Santa Romana, Horacio Gareiso, Rolando Grasso Alfaro, Jorge Leonardi, Eduardo Luzardo, Dr. Emilio Magnaghi, Carlos Mey, Dr. Marcelo W. Miranda, Sebastian Novais, Nestor Ochoa, Comodoro Gabriel Pavlovcic, Comodoro(R)Cléver Refosco, German Rozada, Martin Reinhard, Sergio Tizzoni.

Portada : Gloster Meteor FMk.4 I-065 y -090, en vuelo de formación sobre los cielos de la provincia de Buenos Aires. Ilustración exclusiva de Marcello Morard.



Visite el sitio www.fuerzasnavales.com

FUERZAS NAVALES



Gloster Meteor FMk.4 I-071 (ex G-5-171)
Grupo 3 de Caza Interceptora/VIIº Brigada Aérea.
Aeropuerto de Tucumán, durante una escala del Operativo "Comprobación", Octubre de 1958.



Gloster Meteor FMk.4 I-071 (ex G-5-171)
Grupo 3 de Caza Interceptora/VIIº Brigada Aérea.
Aeropuerto de "Pajas Blancas"(Córdoba), durante el Operativo "Pampa de Olaen", Noviembre de 1958.



Gloster Meteor FMk.4 I-081 (ex G-5-181)
Grupo 3 de Caza Interceptora/VIIº Brigada Aérea.
Aeronave utilizada por el Capitán Juan Carlos Carpio. Base Aérea Militar Morón, 1958.

"Encuentro en el Desaguadero"

Sobre sierras de San Luis
Y con rumbo dos setenta
Iba un Gloster Meteor Cuatro
Y un Morane Siete Sesenta.

Se juntaron sin querer
Por ese azar del destino
Aunque a ambos los guiaba
La misma causa y motivo.

-A vos también te invitaron?
El Gloster le preguntó
-Creí que era solo para "Charlies"
Solamente la reunión.

-No me vengas con problemas
De matricula o de peso
O acaso andas resentido
Porque te vas al museo?.

Y así, con ese saludo
Tan cordial y tan sincero
Comenzaron esa charla
Pasando el Desaguadero.

-Te abordas cuando llegaron
En Noviembre del sesenta?
Que celos que te agarraron
Al ver las alas en flecha!

-Bahhh ... para ser un buen avión
La forma del ala no cuenta.
Insistía el viejo Meteor
Sosteniendo la muleta.

-Te acordas cuando llegaron
En Noviembre del sesenta?
Con anti-ge y comandos
Tan suaves como la seda?

-Bahhh ... yo prefiero "tirar ge"
Palpitar la visión negra
Y mover la palanca
A pulmón, a pura fuerza.

-Pero, entonces para que
Participas de esta fiesta?
Hubo un silencio y después
el viejo Gloster contesta:

-El es mi hermano, sabes?
Y mamó la misma teta
Y cuando hubo que formar
Un nuevo grupo de guerra
Le di mis mejores hombres
Esos, que hoy están de fiesta.

Por eso voy a Mendoza
Con los frenos de aire afuera
Pa'llegar junto con vos
Y cantarles "No hay quien pueda"!.

Brigadier Mayor(R) Héctor Luis Destri, Noviembre 1970, 10° aniversario de la incorporación del F-86F Sabre.



Gloster Meteor FMk.4 C-014 (ex G-5-114)
Grupo 2 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea
Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires), 2 de Octubre de 1960.



Gloster Meteor FMk.4 C-100 (ex G-5-200)
Grupo 2 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea
Base Aérea Militar Morón (Buenos Aires),1960..



Escuadrilla Azul del Grupo 3 de Caza Bombardeo: Teniente Rodolfo Carnelli, Teniente Cléver Refosco, Comandante Jose Gonzalez Castro jefe de escuadrón y Teniente Héctor Chiaradio .Morón, 1960. (Comodoro Cléver Refosco)

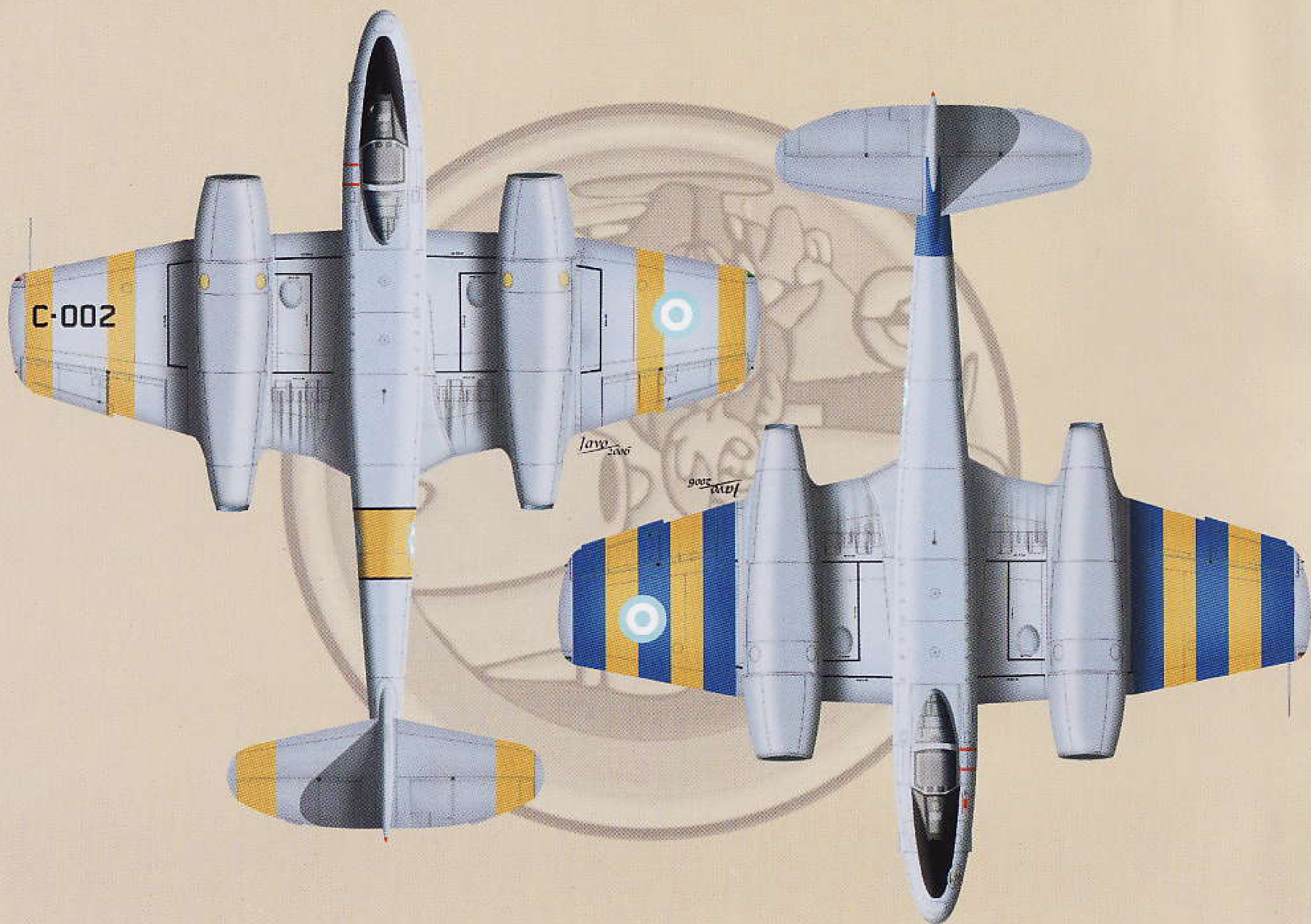




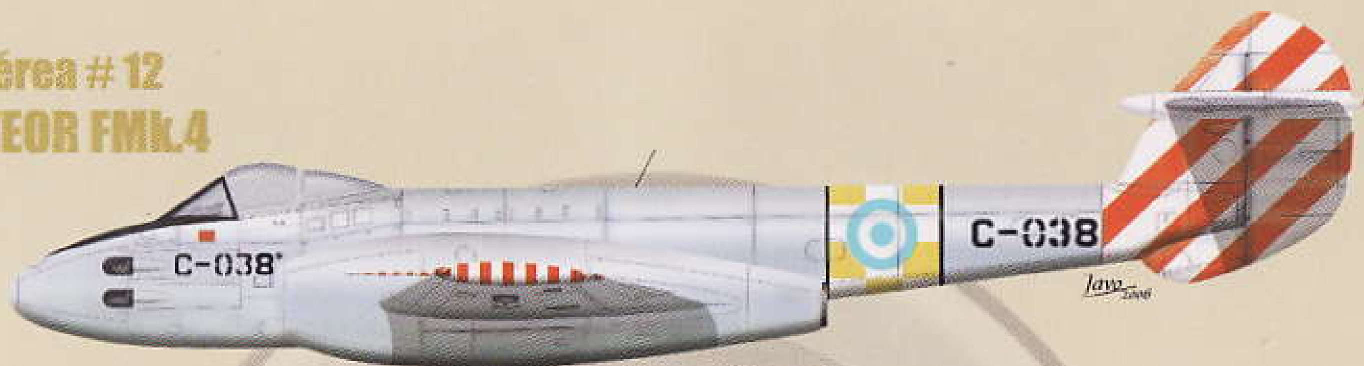
Gloster Meteor FMk.4 C-002 (ex RAF RA386)
Grupo 3 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea.
Base Aérea Militar Mar del Plata, durante el Operativo "Tritón III", Diciembre de 1961.



Gloster Meteor FMk.4 I-013 (ex G-5-113)
Grupo 2 de Caza Interceptora/DAM Tandil.
Base Aérea Militar Mar del Plata(Buenos Aires), en ocasión del Operativo "Tritón I".Marzo de 1959.


C-002
Jayo 2006
Jayo 2006

Serie Fuerza Aérea # 12
GLOSTER METEOR FMk.4



Gloster Meteor FMk.4 C-038 (ex G-5-138)
Grupo 3 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea.
La ilustración muestra el esquema observado en esta aeronave, durante su participación en la Fiesta Nacional del Trigo. Solo algunos aviones llevaron pintada la matricula bajo la cabina, como en el C-038.Aero Club Leones,15 de Abril de 1961.



Gloster Meteor FMk.4 C-019 (ex G-5-119)
Grupo 3 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea, asignado a la Escuadrilla 46.
Aeropuerto de Carrasco/Montevideo en ocasión del Operativo "Santos Dumont II", el 15 de Marzo de 1964.



Gloster Meteor F Mk.4 C-094 (ex G-5-194)
Grupo 2 de Caza Bombardeo/VII° Brigada Aérea, integrante de la Agrupación Concurso Base Aérea Militar El Plumerillo(Mendoza), en ocasión del Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra, Noviembre de 1966.